AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

EL TEATRO DE OPERACIONES ESCANDINAVO

ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

Iain Wyllie

EL TEATRO
DE OPERACIONES
ESCANDINAVO


CITY OF EDMONTON SQUADRON
RCAF

EL TEATRO DE OPERACIONES ESCANDINAVO

OSPREY AVIATION

P

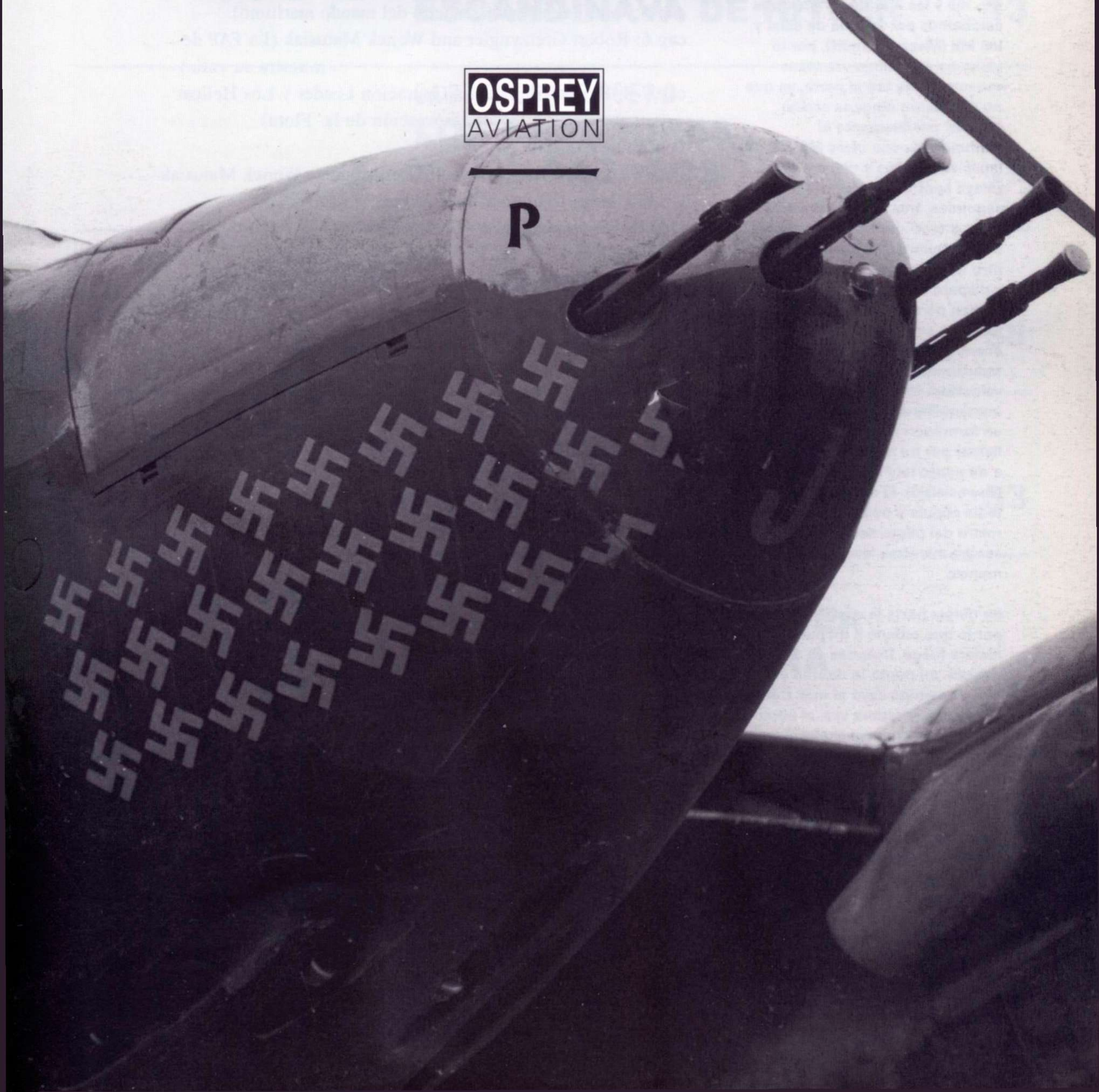


Ilustración de portada:
Se representa el Mustang III del Sqn Ldr. Eugeniusz *Dziubek* Horbaczewski, oficial al mando del Sqn Nº 315, durante el combate aéreo del 30 de julio de 1944 en el que seis aparatos de esta unidad derribaron ocho cazas alemanes cerca de la costa de Noruega. El informe de Horbaczewski sobre el combate refería lo siguiente:

"Durante la escolta de unos Beaufighter a lo largo de la costa noruega, el 30 de julio a las 15.55 horas, nos encontramos a unos 15 ME 109 y les atacamos. Nosotros estábamos por encima de ellos y los ME (Messerschmitt), por lo visto, no esperaban ver cazas monomotores tan al norte, ya que no adoptaron ninguna acción evasiva, posiblemente al confundirnos con otros ME 109. Me lancé sobre ellos y disparé una ráfaga contra uno durante tres segundos, tras lo cual comenzó a arder y cayó directamente al mar. Subí y, mientras ascendía, localicé otro ME 109 por debajo de mí. Bajé y disparé una ráfaga larga. Se podían percibir los impactos en la cabina y en las alas; el avión enemigo comenzó a perder glicol, reduciendo su altura y su velocidad. Mis cañones se encasquillaron, por lo que me puse en formación con él y comencé a llamar por mi transmisor/receptor a mi punto (el Flg Off Bozydar Nowosielski). El avión enemigo no tenía cúpula y podía ver que el rostro del piloto estaba cubierto de sangre mientras levantaba sus manos.

Se dirigía hacia la costa noruega, por lo que ordené a mi punto que abriera fuego. Después de dos ráfagas, mi punto lo derribó y el avión enemigo cayó al mar. Cuando fue visto por última vez, el piloto se estaba ajustando su chaleco salvavidas. Reclamé un ME 109 y medio destruidos".

Páginas anteriores:
Se muestra un PZL P.11c Blanco 10 (número de serie 8.70) de la Eskadra 113 durante un despegue urgente de instrucción. El 1 de septiembre de 1939 este aparato resultó seriamente dañado, pero fue reparado.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Asesoramiento histórico y militar: José Romero
Traducción: Rodolfo Muñoz
Texto de:
cap 1: Tony Holmes (Los Hurricane, defensores de la flota de defensa nacional)
cap 2-3: John Weal (La estrategia escandinava de Hitler y Los cazadores y los cazados)
cap 4: Martin Mowman (Las incursiones de los Mosquito)
cap 5: John Lake (Los Blenheim del mando marítimo)
cap 6: Robert Gretzyngier and Wojtek Matusiak (La FAP demuestra su valía)
cap 7-8: Barret Tillman (La Operación Leader y Los Hellcat de la Aviación de la Flota)
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: Robert Gretzyngier y Wojtek Matusiak
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Robert Gretzyngier

Importador en Argentina I.D.E.S.A.
Patagones 2613 – CP 1437 C. Fed.
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
AYERBE y Cia. S.R.L.
Isabel la Católica, 1644 – CP 1269 C. Fed.
Distribuidor en Interior
D.G.P.
Alvarado 2118 – CP 1290 C. Fed.

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-311-5
D.L.: M 49411-1999

ÍNDICE

CAPÍTULO PRIMERO
LOS *HURRICANE*, DEFENSORES DE LA FLOTA DE DEFENSA NACIONAL 7

CAPÍTULO SEGUNDO
LA ESTRATEGIA ESCANDINAVA DE HITLER 13

CAPÍTULO TERCERO
LOS CAZADORES Y LOS CAZADOS 18

CAPÍTULO CUARTO
LAS INCURSIONES DE LOS *MOSQUITO* 38

CAPÍTULO QUINTO
LOS *BLENHEIM* DEL MANDO MARÍTIMO 53

CAPÍTULO SEXTO
LA FAP (FUERZA AÉREA POLACA) DEMUESTRA SU VALÍA 56

CAPÍTULO SÉPTIMO
LA OPERACIÓN *LEADER* 59

CAPÍTULO OCTAVO
LOS *HELLCAT* DE LA AVIACIÓN DE LA FLOTA 60

INTRODUCCIÓN

Los alemanes tenían una fuerte dependencia del mineral de hierro sueco para abastecer sus acciones bélicas, y para garantizar la continuación del suministro de esta materia prima vital se decidió que resultaba deseable la ocupación tanto de Dinamarca como de Noruega. La ocupación de estos dos países escandinavos también reforzaría la seguridad del flanco norte de Alemania cuando, finalmente, comenzase la invasión de la Unión Soviética en mayo de 1941.

Ninguno de estos países poseía una aviación especialmente fuerte y la Wehrmacht (Ejército de Tierra alemán) penetró en Dinamarca prácticamente sin oposición el 9 de abril, según estaba previsto. Los aliados se habían dado cuenta de la importancia de Noruega mucho antes de que los alemanes pusieran sus cartas boca arriba y estaban a punto de enviar una fuerza expedicionaria al puerto estratégicamente vital de Narvik cuando las primeras unidades de la Wehrmacht invadieron la neutral Dinamarca. Este país fue tomado, de hecho, en un día y Noruega habría corrido la misma suerte si no hubiera sido por la intervención a tiempo de la Marina Real y de los Mosquito y los Blenheim del Mando Marítimo.

El 1 de junio de 1943 se emplearon 11 escuadrones de Boston, Ventura y Mitchell del Grupo 2 con base en Norfolk para formar la 2ª Fuerza Aérea Táctica (TAF) bajo el mando del AVM (General de División) Basil Embry. Sus órdenes eran sencillas: ayudar a preparar el camino para la invasión del continente, que estaba prevista para el verano de 1944. Embry quería los Mosquito FB VI, pero las maravillas de madera escaseaban y la 2ª TAF se equipó inicialmente con los obsoletos Ventura de Lockheed, "con mucho, el peor avión jamás enviado a una operación", según un experimentado piloto. Gracias a la resuelta determinación de Embry, finalmente los tres escuadrones de Ventura fueron reequipados con los cazabombarderos Mosquito FB VI que, con el apoyo de los Mustang de la FAP, realizaron algunas de las incursiones de precisión más atrevidas de la II Guerra Mundial, incluyendo la destrucción de los Cuarteles Generales de la Gestapo en Aarhus y Copenhague.

CUADRO DE GRADUACIONES Y UNIDADES

Alemán	***Abreviatura***	***Español***
Feldwebel	Fw	Sargento
Hauptmann	Hptm	Capitán
Leutnant	Lt	Alférez
Oberleutnant	Oblt	Teniente
Staffelkapitän	St Kap	Jefe de escuadrilla
Unidades		
Emil	Apodo del Messerschmitt Bf 109 E	
Geschwader	Ges	Ala (108 aviones)
Gruppe	Gr	Escuadrón (36 aviones)
Jagdgeschwader	JG	Ala de caza
Jagdgruppe	JG	Escuadrón de caza
Kampfgeschwader	KG	Ala de combate
Kampfgruppe	KGr	Escuadrón de combate
Kette	Pequeña unidad de unos 3 aviones utilizada al comienzo de la guerra	
Rotte	Pareja (2 aviones)	
Staffel	St	Escuadrilla (12 aviones)

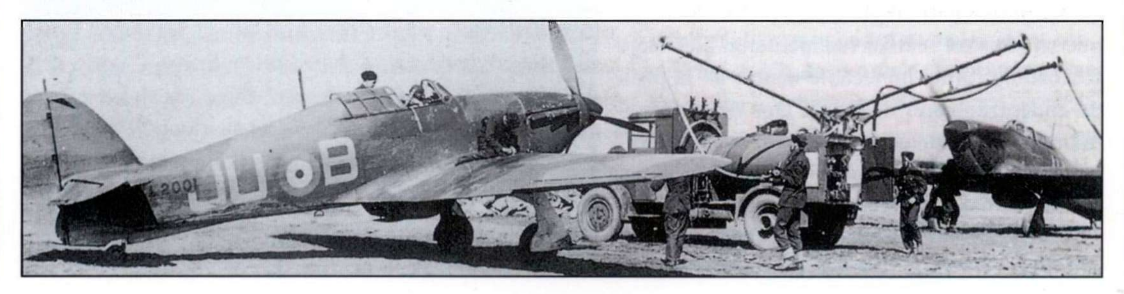
Inglés		
Commanding Officer	CO	Oficial al mando
Fleet Air Arm	FAA	Aviación de la Flota
Flight Lieutenant	Flt Lt (F/Lt)	Capitán
Flight Sergeant	Flt	Sargento Primero
Flying Officer	Flg Off	Teniente
Group Captain	Grp Capt	Coronel
Lieutenant Commander	Lt Cdr	Capitán de Corbeta (EE.UU.)
Pilot Officer	Plt Off(P/O)	Alférez
Sergeant	Sgt	Sargento
Squadron	Sqn	Escuadrón
Squadron Leader	Sqn Ldr(S/L)	Comandante
Wing Commander	Wg Cdr	Teniente Coronel

LOS *HURRICANE*, DEFENSORES DE LA FLOTA DE DEFENSA NACIONAL

Ansioso por neutralizar cualquier amenaza que presentasen los buques de la Marina Real frente a su invasión sorpresa de Escandinavia el 9 de abril, el Alto Mando alemán ordenó a la X.Fliegerkorps (Fuerza Aérea) que enviara incursores armados para localizar y destruir cualquier buque de guerra en las proximidades de las Islas Orcadas o Shetland 24 horas antes de lanzar el asalto sobre Dinamarca.

Por consiguiente, unas dos docenas de He 111H-3 del II./KG 26 salieron de la base de Lübeck-Blanksee para este largo vuelo sobre el mar hasta Scapa Flow, a última hora de la tarde del día 8. Detectados por las estaciones costeras RDF al atardecer, los incursores provocaron inmediatamente la respuesta de los Sqn 43 y 111, que ya estaban preparados en Wick y Drem, respectivamente. Al aproximarse a los Heinkel con una luz que se desvanecía rápidamente, la Sección Verde del Triple Uno atacó a uno de los bombarderos, pero con esto no se impidió su avance hacia el oeste; al Flg Off D. C. Bruce (que había conseguido 6 derribos, 1 derribo compartido, 2 derribos sin confirmar, 1 derribo compartido sin confirmar y 3 dañados en el momento en que murió en combate el 4 de septiembre de 1940) y al Flg Off H. M. Ferriss (que también moriría durante la Batalla de Inglaterra, siendo derribado el 16 de agosto de 1940 después de habérsele reconocido 9 derribos, 2 derribos compartidos, 1 derribo compartido sin confirmar, 1 probable, 2 dañados y 1 destruido sobre el agua) se les reconoció posteriormente un derribo probable compartido. Sin embargo, los informes alemanes confirman las sospechas de los dos pilotos de que no habían infligido daño alguno al bombardero en cuestión.

El multifuncional aparejo de tres mangas Albion está situado estratégicamente entre una sección de Hurricane del Sqn 111 que acaba de llegar a Wick, a finales de febrero de 1940. Un mecánico ya ha saltado sobre el ala del Mk I L2001 y ha comenzado a desenroscar la tapa del depósito de combustible del lado izquierdo. Cada depósito en las alas podía almacenar 34,5 galones imperiales (157 litros) de combustible, mientras que el depósito de reserva en el fuselaje, precariamente situado por delante de la cabina, se llenaba con 28 galones imperiales (127 litros). Antes de prestar sus servicios con el Triple Uno, el L2001 formó parte de la fuerza del Sqn 56, siendo entregado a esta última unidad como un modelo con dos palas a comienzos de 1938. Después de acoplársele una hélice de paso variable, este caza fue enviado al Sqn 111, que lo utilizó en combate primeramente, desde el norte de Escocia, en la defensa de la base naval de Scapa Flow y, posteriormente, desde Francia en mayo de 1940. Fue el aparato habitual del as Flg Off Henry Ferriss durante este periodo. El L2001 fue finalmente declarado no apto para el servicio tras un choque fatal en Hatfield el 19 de junio de 1940 (Phil Jarrett).



Esta formación se disolvió inmediatamente a unos 64 km al este de las Islas Orcadas, cuando el Sqn 43 entró en la refriega. Esta última unidad obtuvo más éxito que el Triple Uno, derribando tres de los Heinkel, por entonces en huida. Uno de estos cayó ante Peter Townsend:

"Para los aviadores (amigos y enemigos) el mar era una tumba habitual. En la noche del 8 abril reclamó más víctimas. Aquella noche estábamos preparados a la espera, quietos en las cabinas. Las interferencias del enemigo en nuestra longitud de onda eran intensas y eso implicaba una incursión. La exasperante tensión nos hacía enfermar. Entonces, de repente, el controlador anunció: 'Despegad'. Y yo me dirigí hacia el mar; Hallowes detrás de mí. 'Veinte más', anunció el controlador, y entonces el cielo, oscureciéndose por encima de Scapa, se convirtió en un infierno de fuego antiaéreo".

"Al noroeste, el resplandor crepuscular del sol (bastante después de la puesta) proporcionaba un trasfondo luminoso, pero rastreé aquel sector del cielo en vano. Después, apareció, bastante por encima de mí, la difusa silueta de un Heinkel, dirigiéndose hacia el sureste en la oscuridad. Su misión había terminado, pero la mía no. Durante toda la larga y sigilosa ascensión mis ojos estuvieron fijos en el bombardero que se retiraba. El momento de la verdad había llegado para nosotros. En los siguientes instantes alguien moriría. Lo más probable es que fueran ellos, ciertamente esa era mi intención, pero nunca se sabe. Ni siquiera piensas en que se trata de matar hombres. Todo lo que puedes ver es el avión".

"Mi fuego le alcanzó. Sacó el tren de aterrizaje, un fenómeno frecuente en los Heinkel, y de los motores salieron las habituales nubes de glicol. Me aparté perseguido por una línea de proyectiles trazadores. El ametrallador trasero podía verme con el trasfondo del resplandor crepuscular y entonces se trataba ya de un desesperado combate de ametralladoras. El Heinkel salió vivo. Alguien allí estaba decidido a matarme. El combate se hizo personal. Él o yo".

"En mi segundo ataque volé directamente hacia abajo por el cono de fuego señalizado por las balas trazadoras rojas lanzadas (por el ametrallador); por cada una de ellas había otras cuatro, invisibles, de plomo y perforantes. Nuestros fuegos se cruzaron hasta que llegaron al alcance de quemarropa. En aquel momento realmente llegué a oír la MG 15 disparando justo por encima de mi cabeza cuando me escondí bajo el Heinkel para evitar la colisión".

"Entonces el Heinkel estaba condenado. Se encendieron sus luces de navegación y pude simplemente distinguirlas en la oscuridad mientras se hundía en el agua. Luego las luces desaparecieron".

El Sgt Hallowes también disfrutó del éxito de una forma más tangible en aquella salida, ya que su Heinkel realizó realmente un aterrizaje forzoso de forma impecable dentro de la pista de enderezamiento de Wick. Dos de los ametralladores a bordo del bombardero habían muerto en el combate y los supervivientes insistían en que habían sido alcanzados por un Spitfire.

"Fue la primera señal del esnobismo por el Spitfire de la Luftwaffe (Fuerza Aérea alemana); no

Durante los meses de la guerra no declarada, el Mando de Caza estableció, o reequipó, apresuradamente ocho escuadrones más con los Hurricane; el grueso de estas unidades se declaró disponible en el Grupo 11 después de sólo unas semanas de instrucción de vuelo operativo. Una de las nuevas unidades con base en el sureste fue el Sqn 253, que pintó sus Hurricane con el código SW. Originalmente refundado en Manston el 30 de octubre de 1939, el Sqn 253 recibió finalmente su primer grupo de recién fabricados Mk I el 23 de enero de 1940, habiendo utilizado inicialmente los Battle y los Magister durante varias semanas. Esta unidad se trasladó a Northolt el Día de San Valentín y cuando se tomó esta fotografía en la base de cazas de Middlessex, el 19 de abril de 1940, el Sqn 253 estaba a sólo cuatro días de ser declarado operativo tanto en operaciones diurnas como nocturnas. Se puede ver a este anónimo Hurricane, al que se le ha colocado una red de camuflaje rodando junto a uno de los hangares de Northolt. El jefe de la base aérea, Grp Capt S. F. Vincent, participó personalmente en el eficiente camuflaje de su base y, posteriormente, desempeñó un papel activo en su defensa durante el verano de 1940. De hecho, Vincent se convirtió en el único piloto británico que consiguió victorias en las dos Guerras Mundiales, al añadir dos Bf 109E derribados y un Do 17 dañado a su registro de dos derribos y uno fuera de control de 1916/1917; utilizó su propio Hurricane personal durante toda la Batalla, llevándolo a menudo a combate con los Sqns 229, 303 polaco y 1 (RCAF) con base en Northolt (Andy Thomas).



había ningún Spitfire en muchos kilómetros", comenta Townsend en *Duel of Eagles* (Duelo de águilas)".

Al recibir la noticia de la invasión alemana el 9 de abril inmediatamente partieron hacia la costa noruega unidades de la Flota de Defensa Nacional. Al día siguiente los bombarderos de la X.Fliegerkorps realizaron una serie de salidas cerca del norte de Escocia; el primer contacto entre la RAF y la Luftwaffe tuvo lugar cerca de la Isla de Ronaldshay, al noreste de las Islas Orcadas. Unos siete Hurricane del Sqn 43 atacaron a un solitario He 111P del 3.(F)/Ob.d.L, enviado en una misión armada de reconocimiento por delante de diez bombarderos Heinkel de los KGr 100 y 35 de la KG 26. Peter Townsend estaba otra vez en el meollo de la acción:

"La situación climatológica aquella tarde era demasiado espléndida como para morir, ya que el mar reflejaba plácidamente el azul claro del cielo. Mandados por nuestro jefe de escuadrón, George Lott (Lott, un veterano de antes de la guerra que había sido destinado en primera instancia al Sqn 19 como *sergeant pilot* en 1927, sobrevivió a la guerra con un registro de 2 derribos, 3 derribos compartidos y 1 derribo sin confirmar), éramos una formación de siete cuando salimos al mar hacia la isla de Ronaldshay. 'Enemigo a la vista', creo que vociferamos todos a la vez: un solitario Heinkel se estaba ocultando entre las nubes justo por encima. Alineándonos los siete para el derribo de aquel lastimoso blanco, el ataque fue una carnicería. Cuando llegué pude ver que la cola ya se balanceaba y que los motores soltaban vapor. Me aparté y mientras el Heinkel planeaba hacia abajo volé muy cerca de él en formación. El propio Caesar Hull se situó en el otro lado. La cabina trasera mostraba signos de ser un osario con el ametrallador desplomado dentro y mutilado terriblemente. Su pelo rubio ondeaba en la corriente, que entraba con fuerza a través del parabrisas hecho añicos; el joven piloto se inclinaba sobre los controles intentando obligar a volar a su maltrecho aparato. A través de los cristales de las ventanillas los otros dos miembros de la tripulación me miraron con una silenciosa desesperación".

"Eché la cúpula hacia atrás y les indiqué que viraran hacia la costa. Aquellos hombres ya no eran enemigos sino aviadores en apuros. ¡Si hubiéramos podido mantener su condenado avión con nuestras propias alas! Observé al Heinkel hasta que, incapaz de volar más, se incendió profusamente en el mar. El fuselaje se rompió por la mitad. Un ala se inclinó mucho en el aire para luego deslizarse hacia la superficie".

Mientras tanto, la fuerza del KGr 100 había localizado los buques de la 2ª y la 3ª Flotillas de Cruceros que volvían a su base en Scapa Flow e inmediatamente atacó. Sin embargo, los bombarderos erraron sus blancos y fueron interceptados por los Hurricane I del Sqn 605 Condado de Warwick, que habían despegado en una alarma desde Wick. Sólo el Plt Off I. J. Muirhead (que había conseguido 5 derribos, 3 derribos compartidos y 3 dañados en el momento en que murió en combate el 15 de octubre de aquel mismo año) fue capaz de confirmar algunos impactos en un He 111 y, consiguientemente, se le reconoció haber dañado uno de los bombarderos (un aparato de la 1./KGr 100 que volvió a la base con el mecánico de vuelo muerto y con daños menores. La Sección Roja del Sqn 605 consiguió un éxito mayor, casi una hora más tarde, al derribar uno de los dos He 111H-4 de la 4./KG 26 a los que se enfrentó cerca de Fraserburgh.

Tras recibir los informes de sus vuelos armados de reconocimiento de que los buques ya se encontraban en el mar, la X.Fliegerkorps envió apresura-

damente la mayor incursión jamás lanzada contra Gran Bretaña. Unos 40 bombarderos se dirigieron hacia Scapa Flow y en su camino se encontraron con 100 Hurricane de los Sqns 43, 111 y 605. La Sección Amarilla del Triple Uno fue la primera en derramar sangre, al derribar un He 111 de la Stab (Plana Mayor) del I./KG 26; el Flt Lt R. P. R. Powell (cuyo total final de la guerra fue de 7 derribos, 2 derribos compartidos, 1 derribo sin confirmar, 3 probables y 4 dañados), el Flg Off H. M. Ferriss y el Sgt W. L. Dymond (al que se le habían reconocido 10 derribos, 1 derribo compartido y 6 dañados en el momento de su muerte el 2 de septiembre de 1940) recibieron cada uno de ellos el reconocimiento de un tercio de derribo.

El Flg Off G. R. Edge y el Plt Off C. F. Currant del Sqn 605 también atacaron a los He 111, pero aparentemente sin ningún éxito; posteriormente dos Heinkel sucumbieron por los daños de combate infligidos por los Hurricane de la RAF sobre Scapa Flow durante el largo vuelo de regreso. Estos dos hombres llegarían a ser destacados ases dentro de este escuadrón. Gerry Edge (al que se le reconoció haber dañado tres He 111 en aquella fecha) consiguió al menos 20 derribos, 3 o más probables y, al menos, 7 dañados; mientras que Bunny Currant (que no presentó ninguna reclamación más después de esta salida) finalizó con 10 derribos, 5 derribos compartidos, 2 probables y 12 dañados. Edge y Currant sobrevivieron a la guerra.

Los incursores alemanes lograron pocos éxitos el 10 de abril, perdiendo cuatro bombarderos frente a los Hurricane y otros tres por culpa del fuego antiaéreo.

Las últimas victorias obtenidas por las unidades con base en Wick llegaron a última hora de la mañana del jueves 9 de mayo, menos de dos horas después de que el Sqn 87 hubiera conseguido sus Bf 110 en la Línea Maginot. Dos Do 17Z de reconocimiento del Wekusta Ob.d.L. habían sido enviados para sobrevolar Scapa Flow y comprobar la disposición de la Flota de Defensa Nacional, pero desgraciadamente para ellos seis Hurricane del Sqn 605 ya estaban en el aire en un ejercicio de instrucción habitual cuando los Dornier fueron detectados por el RDF. Una espesa capa de nubes cubría la región aquel día, de forma que dos de los Hurricane del Sqn 43 también despegaron en una alarma para patrullar por debajo de los cúmulos, mientras el Sqn 605 permanecía por encima. Esta última unidad había localizado rápidamente a uno de los Dornier incursores, que fue rápidamente eliminado por los Flt Off Edge y Austin después de varias pasadas disparando.

Al mando de la patrulla del Sqn 43 estaba el Flt Lt John Simpson, que llegaría a conseguir 9 derribos, 1 derribo compartido, 1 derribo sin confirmar, 1 probable y 1 dañado. Ya se le había reconocido un derribo compartido el 3 de febrero y deseaba aumentar ese registro. Su relación de lo que ocurrió después está tomada de *Combat Report* (Informe de combate), escrito por Hector Bolitho (B. T. Batsford, 1943):

"Teníamos que patrullar el aeródromo por debajo de las nubes mientras otra escuadrilla iba a patrullar por encima. Las nubes eran grises y densas. Nos dijeron que se estaban aproximando al aeródromo. Acabábamos de ascender hasta los 3.000 pies cuando oí que la otra escuadrilla avistaba al enemigo. Pensé que nos quedábamos fuera. Un alemán ya había sido alcanzado por los seis aviones por encima de nosotros y no tenía sentido que fuéramos a por él. Seguimos volando por debajo de las nubes hacia el mar y me sentí un poco cabreado por no poder disparar mis ametralladoras".

"Estaba a punto de volver a la base cuando vi a otro alemán, un avión verde, elegante y largo que volaba por debajo de una nube pegándose a ella y permaneciendo lo justo en cielo abierto para poder ver el agua. Debíamos de estar unos 64 km dentro del mar. Había una calma preciosa. Tuve mucha suerte porque estaba en una posición perfecta para abrir fuego con una ráfaga de deflección completa casi desde el momento en que le vi. Desgraciadamente, me quedé corto con mi primera ráfaga y pensé que le había perdido. Él intentó ascender de nuevo hacia la cobertura de la nube, pero le alcancé con mi siguiente ráfaga antes de que desapareciera. Fue terrible. Reventé su morro completamente. Debí de matar al piloto. Ardió profusamente y cayó en picado hacia el mar, explotando. Una visión terrible, pero maravillosa".

La atención del Mando de Caza se trasladó entonces unos 1.120 km al sureste, hacia los Países Bajos.

El Desastre Noruego

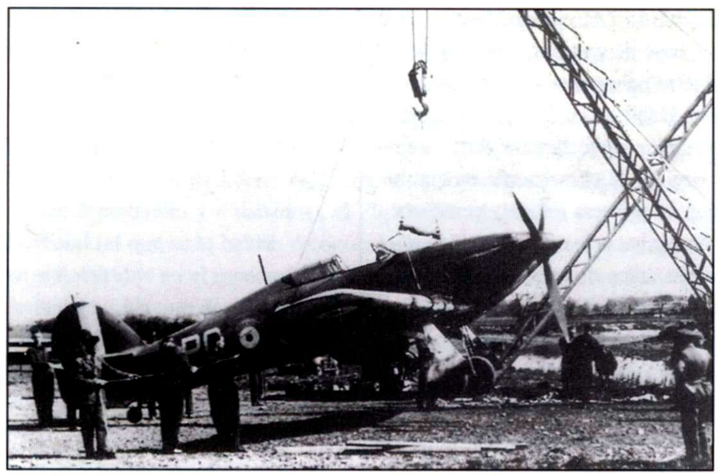
Los Hurricane también participaron en el intento de contener otro ataque de la *Blitzkrieg* (Guerra relámpago) en la primavera de 1940, aunque con un número mucho menor de lo que se había visto en los cielos franceses. Los alemanes tenían una fuerte dependencia del mineral de hierro sueco para abastecer sus acciones bélicas, y para garantizar la continuación del suministro de esta materia prima vital se decidió que resultaba deseable la ocupación tanto de Dinamarca como de Noruega. La ocupación de estos dos países escandinavos también reforzaría la seguridad del flanco norte de Alemania cuando, finalmente, comenzase la invasión de la Unión Soviética en mayo de 1941.

Ninguno de estos países poseía una aviación especialmente fuerte, y la Wehrmacht penetró en Dinamarca prácticamente sin oposición el 9 de abril, según estaba previsto. Los aliados se habían dado cuenta de la importancia de Noruega mucho antes de que los alemanes pusieran sus cartas boca arriba y estaban a punto de enviar una fuerza expedicionaria al puerto estratégicamente vital de Narvik cuando las primeras unidades de la Wehrmacht invadieron la neutral Dinamarca. Este país fue tomado, de hecho en un día y Noruega habría corrido la misma suerte si no hubiera sido por la intervención a tiempo de la Marina Real.

La primera presencia de los cazas de la RAF en esta zona consistió en 18 obsoletos Gladiator II del Sqn 263, llevados hasta el helado lago Lesjaskog desde el HMS *Glorious.* Aunque presentaron una valiosa defensa, los pocos supervivientes de los cazas Gloster todavía disponibles para el vuelo el 25 de abril se perdieron tras el bombardeo del lago por parte de una fuerza de la Luftwaffe abrumadoramente superior.

Con el sur del país en poder alemán, los aliados decidieron entonces contraatacar en Narvik y, para facilitar la aportación de la vital cobertura de los cazas para el ataque, el Sqn 46, equipado con los Hurricane también a bordo del *Glorious,* fue a reunirse con el reabastecido Sqn 263. Después de una travesía marítima sin incidentes, los 17 pilotos de los Hurricane fueron dirigidos fuera del portaaviones por el OC, Sqn Ldr K. B. B. Cross, recuperándose en Bardufoss el 26 de mayo.

A pesar de que se estaba eliminando rápidamente la presencia alemana en Narvik, el desmoronamiento de la resistencia en la zona cen-



Observado por un angustiado piloto, visible en la esquina inferior derecha de la fotografía, este anónimo Hurricane I del Sqn 46 es cuidadosamente elevado en el muelle de Blackburn, en Abbotsinch, hacia una lancha amarrada en el Clyde. Este proceso se repitió unas 17 veces el 10/11 de mayo de 1940 ya que el escuadrón se embarcó a bordo del HMS *Glorious*, anclado a unos 32 km Clyde abajo. El Sqn 46 esperaba ir a Francia (de hecho, su OC, Sqn Ldr K. B. B. Bing Cross y el jefe de escuadrilla Flt Lt P. G. Pat Jameson ya habían visitado el continente en busca de emplazamientos adecuados para el aterrizaje), pero en su lugar recibieron la orden del embarque inmediato hacia Noruega. Consiguientemente, volaron con sus aviones desde su base de Digby, al sur de Lincoln, hasta Abbotsinch, al oeste de Glasgow, el 9 de mayo; los pilotos finalizaron el viaje rodando con sus aparatos por los campos del muelle para su carga. El neozelandés Jameson realizó las siguientes observaciones con respecto a esta última operación: "La visión de nuestros queridos Hurricane izados al final de una cuerda, balanceándose de un lado a otro, con las alas y las colas a punto de golpear el lateral del buque, nos puso enfermos". El Sqn Ldr Cross insistió en que cada piloto acompañara a su avión desde el muelle hasta el portaaviones para tomar nota de cualquier daño que se produjera durante la operación de carga (Museo de la RAF).

tral de Noruega liberó más aviones y buques para ayudar a la Wehrmacht que combatía en el norte.

El Sqn 46 se encontró rápidamente con sólo 15 aviones en servicio incluso antes de que los alemanes hubieran realizado un solo disparo, ya que las pistas deficientemente preparadas hicieron estragos en los normalmente robustos trenes de aterrizaje de los Hurricane. Esta unidad consiguió su primera victoria 48 horas después de su llegada cuando derribó un Ju 88A de la 6./KG 30. Durante los siguientes 13 días los pilotos de los Hurricane derribaron 11 aviones alemanes en 249 salidas frente a la pérdida de dos cazas (y sus pilotos) en combate. A pesar de este éxito, junto con la importante contribución realizada por el Sqn 263, los jefes aliados se dieron cuenta de que no se podía impedir por más tiempo la victoria alemana en Escandinavia.

El 7 de junio se informó al Sqn 46 de que se preparase para la evacuación y, en un golpe final de una brillante ejecución (realizada sólo después de que el Sqn Ldr Cross hubiera convencido a sus jefes de la RAF y de la Marina Real de la viabilidad de su plan), los diez Hurricane supervivientes volaron de vuelta a bordo del *Glorious* con el mínimo de ruido en las primeras horas del día siguiente. Sin embargo, aquella tarde el portaaviones fue interceptado por los acorazados alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau*, que lo hundieron rápidamente. Sólo dos pilotos de la fuerza aérea sobrevivieron al hundimiento del *Glorious*, de los 59 miembros de la RAF a bordo: el Sqn Ldr Cross y el Flt Lt P. G. Jameson, ambos del Sqn 46.

Otros tres pilotos también sobrevivieron a la práctica aniquilación del Sqn 46 al escapar de Noruega a bordo del buque de transporte de tropas MV *Arandora Star*, debido a la falta de aviones. Entre este afortunado trío se encontraba el piloto con mejor registro de la campaña con los Hurricane, el Plt Off J. F. Drummond, al que se le reconocieron cuatro derribos, además de otros dos dañados. Llegó a convertirse en as pilotando los Spitfire con el Sqn 92 durante la Batalla de Inglaterra y, finalmente, murió el 10 de octubre de 1940, cuando chocó contra su compañero de escuadrón, el as Plt Off D. G. Williams, durante la pretendida interceptación de un Do 17 en Tangmere; este último piloto también perdió la vida.

Un segundo miembro del grupo del buque de transporte de tropas, el Plt Off P. W. Lefevre, que consiguió un derribo compartido en Noruega, también se convertiría en as posteriormente durante la guerra (5 derribos, 5 derribos compartidos, 1 probable compartido y 1 dañado), al igual que el superviviente del *Glorious*, Flt Lt P. G. Jameson (9 derribos, 1 compartido, 1 probable compartido, 2 dañados y 2 destruidos compartidos sobre el agua); sus reclamaciones en Noruega consistieron en un Ju 88 derribado y en la destrucción compartida de dos hidroaviones prototipo Do 26V localizados mientras descargaban la artillería de campaña en un fiordo.

LA ESTRATEGIA ESCANDINAVA DE HITLER

EL PAPEL DE LOS BF 109

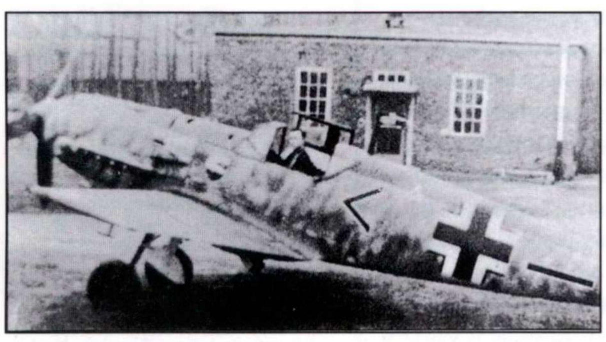
Antes de lanzar sus fuerzas contra Francia y los Países Bajos, Hitler había enviado a parte de la Wehrmacht hacia el norte en una de sus primeras incursiones estratégicas. La invasión de Noruega, el 9 de abril de 1940, estaba completamente relacionada con la salvaguarda del suministro de mineral de hierro sueco a Alemania, que era embarcado en el puerto noruego de Narvik, y con la igualmente predeterminada (aunque lamentablemente menos equipada y peor preparada) expedición anglofrancesa para cortar ese suministro.

Debido a las distancias en cuestión, las unidades con los Zerstörer bimotores desempeñaron el papel principal en lo relativo a la caza en las fases iniciales. Fueron ellas las que escoltaron a los aviones de transporte Ju 52 que llevaron a las tropas de invasión aerotransportadas. Los Bf 109 del II./JG 77, liberados después de muchos meses de patrullar la ensenada alemana y bajo el mando entonces del Hptm Karl Hentschel, les siguieron en varias etapas: desde Husum hasta Aalborg y Esbjerg en Dinamarca y desde allí un trayecto corto a través del Skagerrak (Estrecho de Skager, en el Mar Báltico), el 11 de abril, hasta Kristiandsand-Kjevik, un pequeño campo de aviación civil en el sur de Noruega que era la primera parada en la ruta de las líneas aéreas DNL que seguía la costa desde la capital, Oslo, hasta Tromsö, por encima del Círculo Ártico.

Sin embargo, una vez que llegaron los pilotos de Hentschel encontraron las aguas de Noruega mucho más vivas con la actividad aérea del enemigo de lo que había estado últimamente el litoral alemán. A las 24 horas, unidades de la 5 y 6./JG 77 despegaron en una alarma para enfrentarse a una formación de bombarderos de la RAF en aproximación, 12 Hampden de los Sqns 44 y 50, que tenían órdenes de atacar las embarcaciones alemanas en el puerto de Kristiansand. En un combate de persecución de 15 minutos los Bf 109 reclamaron exactamente la mitad de los Hampden; dos de ellos cayeron ante las ametralladoras del Feldwebel Robert Menge. Pero este encuentro estuvo lejos de ser desigual. El fuego de respuesta de los bombarderos derribó a cinco de sus atacantes, muriendo cuatro pilotos y resultando el quinto herido. Diez minutos más tarde, una Rotte independiente en una patrulla rutinaria derribó un Hudson del Sqn 233 del Mando Marítimo en la misma zona al suroeste de Kristiansand.

El II./JG 77 era responsable por aquel entonces de proporcionar la defensa aérea del litoral sur y occidental de Noruega. Para facilitarla, se dividieron las Staffel individuales y se desplegaron en los pocos campos existentes en la zona. Había poca organización terrestre y cada una de ellas quedaba supeditada en gran medida a sus propios medios. Pero la mayor desventaja era la casi





Estas dos instantáneas de los Emil del II./JG 77 ilustran el cambio en el acabado del camuflaje durante el servicio de este Gruppe en Noruega; el diseño habitual en azul claro de comienzos de 1940, que todavía muestra la Stabsschwarm en Kristiansand-Kjevik en abril, dio paso a un moteado general más efectivo en el aparato del jefe de personal del Gruppe posteriormente en esta campaña.

total falta de cualquier tipo de sistema de aviso previo. Al contrario que en la ensenada alemana, con su cadena de estaciones de radar Freya, la costa noruega era una puerta abierta. Las Staffel tenían que realizar patrullas de presencia permanente, dependiendo de un control de tierra prácticamente ciego cuyas indicaciones eran a menudo imprecisas y llegaban invariablemente tarde. En una ocasión típica una Rotte de los Bf 109 en Stavanger recibió la orden de un despegue de emergencia en una alarma, indicándosele que ascendiera hasta los 4.000 metros, simplemente para que los bombarderos de la RAF se deslizaran por debajo de ellos y atacaran el campo desde una altura de 200 metros.

Pero tal era la frecuencia, si no la fuerza individual, de las incursiones de bombardeo y reconocimiento del enemigo, que a pesar de ello los pilotos de Hentschel fueron capaces de hacerle pagar un precio muy caro a sus unidades. El 15 de abril derribaron una pareja de Hudson y, nueve días después, otros dos bombarderos de Lockheed, además de un Blenheim. Uno de los dos Blenheim del Sqn 110 derribado el 30 de abril era pilotado por el Sqn Ldr K. C. Doran que, como *flight lieutenant* (capitán), había mandado el escuadrón en la primera incursión de bombardeo de la RAF de la guerra en Schillig Roads el 4 de septiembre de 1939.

Aunque Doran sobrevivió, solo él de entre toda la tripulación, para pasar a ser prisionero de guerra, su vencedor, el Lt Heinz Demes de la 4.St, murió menos de tres horas después al atacar dos bombarderos Wellington. Tras haber recibido varios impactos, se vio al Bf 109 de Demes caer en picado, envuelto en llamas, verticalmente hacia el mar desde unos 80-100 metros, pero no antes de que su punto, el Brigada Erwin Sawallisch, hubiera reclamado uno de los Wellington (el primero, dicho sea de paso, desde los dos que había derribado el 14 de diciembre en la ensenada alemana).

Con el II./JG 77 entonces todavía un poco más extendido desde Kristiansand hasta Trondheim y sin indicios de que la actividad aérea aliada disminuyera,

comenzaron a aparecer los primeros refuerzos de cazas monomotores en la forma de los Bf 109C y D de la 11.(N)/JG 2. Estos viejos cazas nocturnos llegaron a Trondheim desde Aalborg a comienzos de mayo, pero resultaron ser demasiado lentos para las interceptaciones y los despegues en alarma de respuesta rápida que exigían las condiciones en Noruega. Aunque las noches eran ya bastante luminosas a mediados de mayo y las Staffel volaban prácticamente con luz de día a cualquier hora, el éxito les fue esquivo y sufrieron varios accidentes. Se trasladaron a Kristiansand el 21 de mayo antes de regresar a Alemania a comienzos de junio para volver a integrarse en su Gruppe de origen.

Y como la atención del mundo se centraba exclusivamente en la *Blitzkrieg,* que entonces se desarrollaba por Francia y los Países Bajos, los pilotos de Hentschel siguieron adelante a pesar de todo, básicamente sin ayuda y en un aislamiento nada positivo. Los combates en Noruega se centraban en aquel momento en torno al propio puerto de Narvik, que estaba demasiado al norte como para permitir que el II./JG 77 interviniera. Si se les hubiera ordenado hacerlo, su combustible les habría permitido permanecer en la zona no más de cinco minutos.

El plan de locos que se planeó arriba, que consistía en llegar a Narvik y permanecer allí para destruir todos los aviones enemigos, mediante ataques terrestres o en combate, antes de aterrizar ellos mismos con las últimas gotas de combustible justo cuando la primera oleada de tropas aerotransportadas llegara para tomar el campo por asalto, se rechazó, para gran alivio suyo, casi inmediatamente después de ser sugerido.

Estacionado casi a medio camino entre las acciones que se desarrollaban a ambos lados (Narvik en el norte, los Países Bajos en el sur), el II./JG 77 pasó un mes de mayo relativamente tranquilo. Su recuento de todo el mes fueron simplemente dos Hudson y un único Blenheim. El 7 de junio el Rey Haakon de Noruega y su Gobierno salieron por vía marítima hacia Inglaterra, desde donde continuaron la lucha. Tres días más tarde, las últimas tropas noruegas en el extremo norte capitularon y los combates terrestres finalizaron. Medida con los parámetros estrictos de la guerra terrestre, la campaña noruega no produjo un solo as del Bf 109. El Feldwebel Robert Menge fue el que estuvo más cerca; el Hudson que reclamó el 30 de mayo fue su tercera victoria en Noruega.

Pero el final de la guerra sobre el terreno no anunció ninguna reducción de la actividad aérea. Muy al contrario. De hecho, la RAF renovaría sus esfuerzos por hostigar el tráfico costero alemán en las aguas noruegas y por controlar y atacar las unidades navales enemigas que buscaban refugio en los puertos de Noruega y en los escarpados fiordos. A las 24 horas de la rendición del General Ruge, una *Schwarm* (patrulla) de la 4./JG 77 interceptó una docena de Hudson del Sqn 269 que atacaban al dañado acorazado *Scharnhorst* en Trondheim, reclamando dos de ellos.

Dos días después, el 13 de junio, se lanzó un ataque aún más ambicioso contra el *Scharnhorst,* una operación combinada de la RAF y la Aviación de la Flota, pero acabó bastante mal. La incursión de los Beaufort del Mando Marítimo contra el campo de aviación de Trondheim-Vaernes ocasionó pocos daños materiales y sirvió sobre todo para alertar a los cazas defensores. Éstos (los Bf 109 de la 4./JG 77, además de los Bf 110 de una *Zerstörerstaffel*) despegaron en una alarma para iniciar la persecución, pero acabaron encontrándose con 14 bombarderos de vuelo en picado Skua sin escolta de los Sqn 800 y 803 de la FAA, enviados unas dos horas antes desde el portaaviones *Ark Royal.*

Los pesados Skua, cargados de bombas, no tuvieron ninguna posibilidad. La mitad de ellos fueron derribados, y la 4./JG 77 reclamó cinco en sólo tres minutos. La pareja que cayó ante el Feldwebel Robert Menge le convirtió en el primer as de la zona noruega. Otro le dio igualmente su quinto al Oberfeldwebel Sawallisch, aunque en este último caso los tres iniciales los había logrado en la ensenada alemana.

El valiente, pero desastroso, ataque de los Stuka, –la única bomba que alcanzó el *Scharnhorst* no llegó a explotar–, marcó el final de los bombarderos de vuelo en picado en el servicio de la Aviación de la Flota. Contra los decididos ataques de los cazas eran simplemente demasiado vulnerables; una lección que pronto iban a aprender los Ju 87 de la Luftwaffe en los cielos estivales del sur de Inglaterra.

Aunque la FAA se retiró para lamerse sus heridas, la RAF siguió su ofensiva. El 15 de junio el Sqn 233 perdió tres Hudson cerca de Stavanger. Dos de ellos supusieron los primeros derribos del Oberfeldwebel Anton Toni Hackl, un futuro as que finalizaría la guerra como *Geschwaderkommodore* (Jefe de Ala) de la JG 11, ostentando las Espadas Hojas de Roble, con un total final de 192 victorias. Hackl consiguió un Beaufort seis días después, uno de los nueve aparatos del Sqn 42 enviados para atacar al *Scharnhorst* cuando éste avanzaba hacia el sur por las aguas locales. Tres pilotos más lograron victorias con los Beaufort (que identificaron erróneamente como Hereford) en esta acción al norte de Bergen, incluyendo otro para el infatigable Menge y el primero del Lt Horst Carganico, un posterior *Experte* (as alemán) con 60 victorias.

El 21 de junio también tuvo lugar la primera reclamación en Noruega del II.(J)/186, aunque el Sunderland del Oblt Hans Schopper resultó, de hecho, únicamente dañado. Este Gruppe había llegado a la región a comienzos de mes, directamente desde los combates en Dunquerque. Todavía bajo el mando del Hptm Heinrich Seeliger, el II.(J)/186 tenía la misión de reforzar las defensas costeras entre Oslo y Trondheim. En esta situación entró poco en combate. Pero exactamente un mes después de la errónea reclamación de Schopper en cuanto al derribo de un Sunderland, el Oblt Lorenz Weber consiguió derribar uno de los grandes aparatos, un avión del Sqn 204 enviado para el reconocimiento de la zona de Trondheim el 21 de julio, que comunicó haberse perdido y del que se presume que desapareció en el mar inmediatamente después del enfrentamiento.

Fue durante la estancia de ocho meses de este Gruppe en Noruega cuando los trabajos en el único portaaviones de la Kriegsmarine (Marina de Guerra), el *Graf Zeppelin,* que habían comenzado ya en 1935, se ralentizaron drásticamente debido a las cada vez mayores dificultades de fabricación. Por entonces, se reconoció de forma tácita que el II.(J)/186, formado en 1938 como un Jagdgruppe específicamente concebido para el servicio a bordo de este buque, se enfrentaba a una continua incertidumbre sobre su futuro despliegue. Por lo tanto, se tomó la decisión de incorporarlo a la JG 77. Y fue como el III./JG 77 como el Gruppe de Seeliger partió de Noruega a finales de junio hacia Berlín, donde le esperaba un duro golpe; iba a ser reequipado para la defensa de la capital con los Hawk H-75A, anteriormente franceses. Afortunadamente, sólo la 7.St sufrió este ultraje y únicamente durante seis semanas. Pero se comentó que, cuando se entregó el último Hawk a una academia de instrucción, el suspiro colectivo de alivio podría haber inflado cualquier globo situado en la barrera del Gran Berlín. La JG 77 se iba a apuntar un singular doble tanto cuando el II.Gr se actualizó posteriormente con el

Macchi C.205 durante un breve periodo de la campaña en Italia. Hasta donde se sabe, esto le convierte en la única JG operativa que utilizó dos modelos diferentes de cazas extranjeros en el servicio activo.

Mientras tanto, el II./JG 77 seguía protegiendo el litoral suroeste de Noruega contra los Blenheim y los Hudson que llegaban a través del Mar del Norte. Pero su mayor éxito en el sur de Escandinavia no se logró sobre las aguas noruegas, sino en Dinamarca. La 5./JG 77 fue trasladada desde Stavanger hasta Aalborg el 12 de agosto. El día siguiente ha pasado desde entonces a la historia como el Adlertag o Día del Águila, el comienzo del ataque general de la Luftwaffe contra los campos de aviación de la RAF en el momento culminante de la Batalla de Inglaterra.

Pero no todos los bombarderos del 13 de agosto sobre Inglaterra eran de entrada. Dos escuadrillas de Blenheim del Sqn 82 (12 aviones en total) despegaron de sus bases cerca de Norwich para bombardear el campo de aviación de Aalborg en el norte de Jutlandia. Uno regresó al llegar a la costa danesa debido a problemas con el combustible, pero los otros once siguieron hacia el noreste a través de la península en una trayectoria directa hacia su objetivo, donde, alertadas por la larga aproximación por encima del terreno (el resultado de un error de navegación), dos *Schwärme* de la 5./JG 77 habían despegado en una alarma para esperar su llegada. Todos los Blenheim fueron derribados, cinco en las proximidades del campo de aviación y los seis restantes, dispersos en un arco hacia el noroeste cuando intentaban escapar de sus perseguidores. Los cazas defensores reclamaron quince victorias, las cuatro primeras sobre la propia zona del blanco, reconocidas al Fw Robert Menge.

El II./JG 77 tendría que permanecer en el norte durante tres meses más. Durante ese tiempo dieron cuenta de otros 15 o 16 intrusos, fundamentalmente Hudson y Blenheim. El primero de ellos fue un Blenheim derribado por el Lt Heinrich Setz al sur de Stavanger, el 27 de agosto, que marcó el comienzo de una carrera en combate que le reportaría 137 victorias más, las Hojas de Roble y el mando del I./JG 27 antes de su muerte en combate contra los Spitfire, en Abbeville, en marzo de 1943.

Este Gruppe también efectuó un cambio en el mando durante este periodo. El Hptm Karl Hentschel sustituyó en el mando al *Major* (Comandante) Harry von Bülow-Bothkamp, justo antes de la campaña de Noruega, cuando éste último fue ascendido a *Kommodore* de la JG 2 Richthofen. Pero por alguna razón no revelada Hentschel no encajó. Y en septiembre fue destinado a un puesto de plana mayor después de que los St Kape establecieran una representación unificada directa ante el Cuartel General de la Luftflotte (Flota Aérea), logrando su retirada, a pesar de los comentarios sobre amotinamiento y las amenazas de consejo de guerra. De esta forma, fue bajo el mando del Hptm Franz-Heinz Lange cuando el II./JG 77, finalmente, salió del escenario escandinavo a mediados de noviembre de 1940, al cambiar el litoral del Mar del Norte por el del Atlántico, estableciendo su base en Brest.

Este Gruppe había conseguido 79 victorias durante su periodo en Noruega y Dinamarca frente a la pérdida de seis de sus pilotos en combate. Y nuevamente un nombre se erige por encima del resto. Cualquiera que sea la correcta distribución de los derribos de Aalborg el 13 de agosto, el total del Fw Robert Menge de 13 reclamaciones le convierte sin duda alguna en el piloto de caza con más éxito de toda la campaña. Con cuatro victorias conseguidas ya en España se trasladaría posteriormente a la JG 26 como punto del *Oberstleutnant* (teniente coronel) Adolf Galland, del cual se hablará más tarde.

LOS CAZADORES Y LOS CAZADOS

LOS *STUKA* Y LOS *SPITFIRE*

Aunque el terreno montañoso de Noruega excluyó por completo la cooperación directa Panzer/Stuka, los alemanes obtuvieron ciertas sorpresas con la frecuente utilización de los aviones de transporte, las tropas paracaidistas y las unidades de montaña equipadas con esquís.

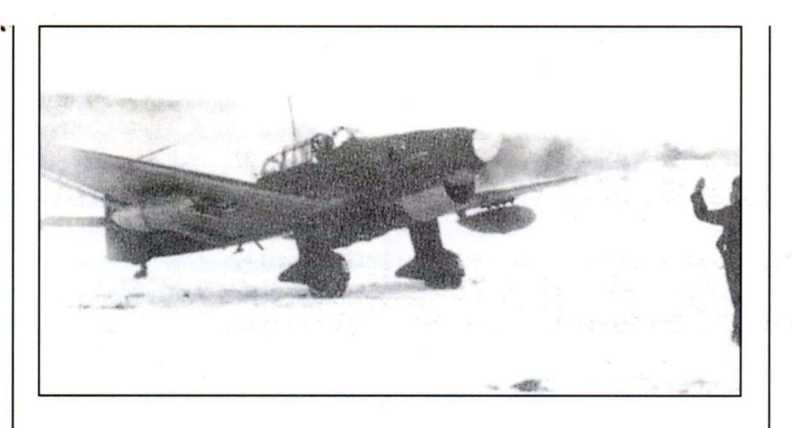
El único *Stukagruppe* que participó en la campaña contra Noruega fue el I./StG 1. Después de la incursión inicial de Bruno Dilley de la guerra sobre Dirschau, este Gruppe había avanzado hacia Polonia actuando como artillería volante para los ejércitos del norte hasta su retirada de vuelta a Prusia Oriental el 29 de septiembre.

A comienzos de 1940 fue trasladado al oeste (Coblenza-Karthause para ser exactos) y, consiguientemente, fue reequipado con los Ju 87R. Ésta era una versión con mayor radio de acción que el Ju 87B (la R indicaba oficialmente Reichweite o autonomía), con depósitos auxiliares de combustible dentro de los paneles exteriores de las alas y distinguibles externamente por dos depósitos auxiliares bajo las alas que sustituían a los dispositivos portabombas normales de 50 kg bajo aquéllas del Berta. Aunque esto le limitaba a una carga de bombas en la línea central de 500 kg, casi se doblaba el radio de acción del Richard. Mientras que en Noruega lo primero resultó suficiente por lo general, lo segundo era esencial.

Aunque el grueso de las unidades de la Luftwaffe que tomó parte en la operación *Weserübung* (Maniobra Weser) comenzó a volar en un



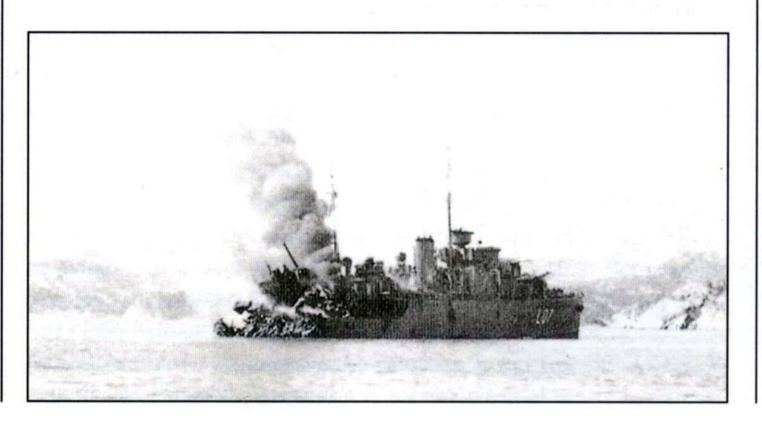
El A5+IH, un Ju 87R de la 1./StG 1, comparte una zona de dispersión invernal en Trondheim/Vaernes con un bien protegido He 111, probablemente de la KG 26. Destacan los depósitos de combustible bajo las alas del Stuka.



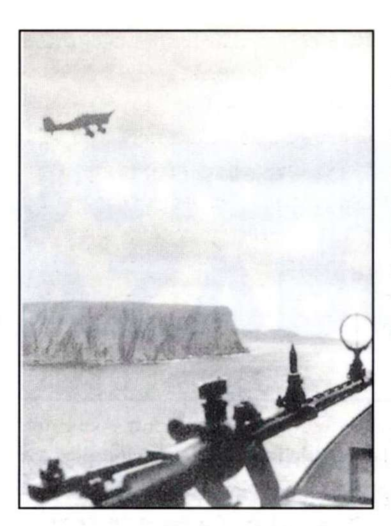
Otro aparato de la 1.St (Berta-Heinrich) provoca una pequeña tormenta de nieve mientras rueda hacia la pista. Apenas visible en el capot del motor se encuentran el distintivo del Gr I./StG 1, un cuervo en picado, y un nombre que desgraciadamente es ilegible y que bien podría conmemorar a un compañero caído.

puente aéreo desde sus bases en el norte de Alemania en el amanecer del día 9 de abril de 1940, el *Stukagruppe* del Hptm Paul-Werner Hozzel permaneció durante gran parte de la mañana inicial de la invasión en Kiel-Holtenau. No fue hasta las 10.59 horas cuando se les ordenó despegar. Su blanco era la fortaleza de Oscarsborg en el fiordo de Oslo, que ya había sido fundamental para el hundimiento del crucero alemán *Blücher* de 10.000 toneladas con una grave pérdida de vidas. Sin embargo, el ataque de los 22 Ju 87R de Hozzel surtió un efecto escaso en esta ocasión y Oscarsborg no se rindió hasta que la propia ciudad de Oslo hubo caído.

Tras regresar a su campo de aviación provisional avanzado en Aarhus, en Dinamarca, el I./StG 1 volvió a volar aquella misma tarde, dirigiéndose no a través de los 250 kilómetros del Skagerrak de vuelta hacia Oslo, sino esta vez hacia mar abierto en busca de unidades de la Flota de Defensa Nacional de la Marina Real, de las que se había comunicado que se aproximaban a la costa occidental de Noruega. Como los buques británicos estaban todavía demasiado lejos, se ordenó a Hozzel que volviera a Noruega y que aterrizara allí. El Gruppe alteró su curso hacia el campo de aviación de Stavanger-Sola, que había sido tomado durante la mañana. Justo en la costa se les presentó la oportunidad de un destructor noruego, que declararon haber atacado y hundido; su blanco había sido, de hecho, la lancha torpedera de 600 toneladas *Aeger.* Alcanzada en la sala de máquinas, encalló en tierra y fue barrenada por su capitán. El informe de identificación del buque del I./StG 1 en las semanas posteriores resultó ser, por así decirlo, cuestionable.



La corbeta HM *Bittern* navega a la deriva sin esperanza después de que una bomba de un Stuka destrozara su popa en Namsos el 30 de abril de 1940. El fuego se extendió posteriormente por toda la embarcación, que finalmente fue hundida por un torpedo del destructor *Juno.*



Fotografiado desde lo que parece ser la posición de un ametrallador de la parte trasera de un hidroavión Heinkel He 59 en vuelo bajo, un Ju 87R del I./StG 1 cruza el litoral de Noruega y se dirige hacia el Mar del Norte.

Mientras que las St 2. y 3. permanecieron en Stavanger, la 1./StG 1 fue transferida a Trondheim, otro de los puertos ocupados simultáneamente por los alemanes durante las primeras horas de la *Weserübung.* Operando inicialmente desde la superficie de un lago helado en Jonsvatnet, no lejos del campo de aviación principal de Trondheim/Vaernes, fue aquí donde esta Staffel sufrió su primera baja en combate cuando una Kette que atacaba las unidades navales británicas en el fiordo de Namsen, el 19 de abril, resultó dañada por el fuego antiaéreo del crucero HM *Cairo;* el Lt Karl Pfeil y el *Obergefreiter* (cabo con más de 4 años de servicio) Gerhard Winkels tuvieron que realizar un aterrizaje forzoso cerca de Namsos y fueron hechos prisioneros. Seis días más tarde una incursión de los aviones Skua y Swordfish de los portaaviones *Ark Royal* y *Glorious* sobre Trondheim/Vaernes le costó a la 1./StG 1 seis aparatos destruidos en tierra.

Sin embargo, los Richard pronto comenzaron a devolver los golpes. Antes de que acabara el mes ya habían hundido tres lanchas antisubmarinas de la Marina Real, *Siretoco, Jardine* y *Warwickshire,* y dañaron gravemente la chalupa *Bittern* (que fue posteriormente hundida por el destructor HMS *Juno* cuando se hizo evidente que no sería reparada), todas cerca de la orilla en la zona de Trondheim.

Pero fue el 1 de mayo cuando el I./StG 1 se unió a las acciones principales al enviar tres oleadas independientes de Stuka, guiados por los hidroaviones He 115, a varios cientos de kilómetros dentro del mar para enfrentarse a una formación de la Flota de Defensa Nacional que incluía los dos portaaviones que habían enviado sus aviones sobre Trondheim/Vaernes cinco días antes. En el transcurso de los subsiguientes ataques una bomba de 500 kg falló por muy poco al *Ark Royal* solamente por algunos centímetros. No provocó daños graves, pero no fue así como lo vio el Oblt Heinz Böhme, St Kap de la 2./StG 1:

"Ya estaba muy avanzada la tarde cuando recibimos la comunicación del avistamiento. Despegamos en dos Kette y pusimos rumbo. Pronto dejamos las últimas estribaciones montañosas del litoral tras de nosotros y nos pusimos en camino por mar abierto... Llevábamos ya casi una hora volando sobre el océano, un asunto un tanto peligroso para un aparato monomotor. El más mínimo sobresalto y te encuentras solo en el agua, a cientos de kilómetros de la zona de tierra más próxima. Pero nuestros motores siguieron comportándose de forma perfecta".

"Avistamos los buques del enemigo mientras todavía estaban a muchos kilómetros de distancia. Con sus largas estelas blancas tenían el aspecto de un montón de juguetes. ¡Pero qué juguetes más peligrosos! Según nos acercábamos, la artillería antiaérea se alzó para saludarnos. Y ya teníamos además los cazas enemigos en nuestras colas. Debíamos atacar inmediatamente si no queríamos malgastar nuestras

bombas. Yo seleccioné un portaaviones y ordené a la otra Kette que apuntara al segundo. La artillería antiaérea era cada vez más densa cuando comenzamos a lanzarnos en picado".

"Mi blanco, el primero de los portaaviones, parecía saltar hacia mí a un ritmo fantástico, haciéndose cada vez más y más grande. En cuestión de segundos había descendido en picado miles de metros con mi aparato. Solté la bomba y mientras me recuperaba vi cómo impactaba justo en el centro del tercio delantero de la cubierta del portaaviones. Pero eso fue todo lo que pude ver. Al igual que el resto de mis compañeros estaba en una cota baja en medio de los buques enemigos y tenía que concentrarme en salir".

Böhme estaba convencido de que había alcanzado al *Glorious* y no menciona que uno de los seis Stuka (pilotado por el Oberfeldwebel Erich Stahl y el *Unteroffizier* (suboficial) Friedrich Gott) fue derribo por dos Sea Gladiator defensores que componían la Sección Azul, Sqn 802. Ésta resultó ser la única baja del I./StG 1 en un agitado día de operaciones.

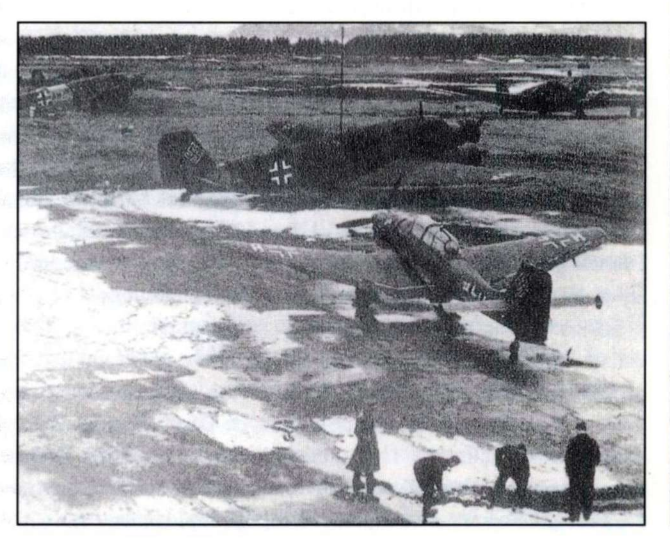
Tras despegar en una alarma desde el *Glorious* a las 18.00 horas, el Lt J. F. Marmont y su punto habían perseguido inicialmente a un He 115C que se alejaba (de la 2./KüFlGr 506; escapó antes de que fuera alcanzado), cuando vieron a tres Sea Gladiator del Sqn 804 atacando de lleno a una formación en V de seis Stuka, por lo que decidieron tomar parte. Cada caza se pegó a la cola de un Ju 87, permaneciendo con sus respectivos blancos hasta que estos últimos se lanzaron en sus picados, pero sólo Marmont pudo reclamar una victoria. Stahl consiguió hacer volar de alguna manera su Stuka mortalmente dañado hasta Namsos, pero finalmente tuvo que realizar un aterrizaje sobre la panza con el maltrecho bombardero de vuelo en picado a cierta distancia de tierra; tanto él como Gott fueron rápidamente rescatados por un destructor británico.

Habiendo conseguido pocos resultados tangibles el día 1, el I./StG 1 compensó esta situación unas 48 horas más tarde. Como un anónimo ametrallador de uno de los 14 Stuka mandados por él el propio *Gruppenkommandeur* (Jefe de Escuadrón) Paul-Werner Hozzel lo explica de forma gráfica:

"El reconocimiento marítimo (los He 115C de la 2./KüFlGr 506 nuevamente) había informado sobre un gran convoy inglés que se retiraba hacia el oeste a toda máquina desde la costa. La persecución duró casi una hora y entonces se oyó la voz del Kommandeur en nuestros cascos: Achtung! (¡Atención!). A todos los aviones. Preparados para atacar".

"Ya los podíamos ver, todavía bastante lejos, esparcidos y zigzagueando. Los nervios comenzaban a ponernos en tensión según nos acercábamos. Los buques se hicieron más y más claros y podíamos establecer las diferencias entre los buques mercantes y los buques de guerra. Entre estos últimos localizamos algunos pesos pesados de verdad".

La nieve noruega derritiéndose rodea al A5+HH de la 1.St en el momento en que la campaña de Escandinavia llega a su fin. Una vez más apenas se puede distinguir el distintivo del Gruppe en el capot.



"Volábamos a través de las ráfagas blancas y negras de la artillería antiaérea. El enemigo nos disparaba con todo lo que tenía. En el centro, los cruceros pesados; inconfundibles por su tamaño y por sus superestructuras. Un poco más adelante, los destructores más pequeños. Y allí, un acorazado, mucho más grande que los otros, surcando el agua".

"Volamos en un amplio viraje alrededor del convoy. Evidentemente el *Kommandeur* busca el mejor ángulo de ataque. De repente coloca su aparato sobre el morro. Ésa es la señal que todos estábamos esperando... Según observo al acorazado una bomba le alcanza en ángulo recto en el castillo de proa. Se forma una nube de humo negro y gris. Luego una explosión tremenda. Probablemente el pañol de municiones ha sido alcanzado. Una gran llamarada sube hasta el cielo, otra detonación y entonces una gigantesca columna de fuego y humo se levanta sobre el acorazado".

Lejos de ser un "acorazado", el blanco de los Stuka fue, de hecho, el superdestructor francés *Bison* de 2.436 toneladas. Su pañol de municiones delantero recibió, en efecto, un impacto directo que acabó con la vida de 108 miembros de su tripulación. Después de que hubieran sido recuperados sus supervivientes, el maltrecho buque fue hundido por el HMS *Afridi,* que a su vez fue enviado al fondo del mar por otra oleada de cuatro Stuka poco después, causando la pérdida de 63 vidas.

Al día siguiente las unidades del I./StG 1 barrieron los fiordos de la zona de Namsos nuevamente y hundieron cuatro buques de vapor noruegos (*Blaafjeld, Sekstant, Pan* y *Aafjorld*). El 8 de mayo el Gruppenkommandeur Hptm Hozzel, junto con dos de sus pilotos, el Oblt Elmar Schäfer (cuya bomba había alcanzado al HMS *Bittern*) y el Lt Martin Möbus, además del veterano observador Unteroffizier Gerhard Grenzel, se convirtieron en los cuatro primeros miembros de la *Stukawaffe* (Fuerza de Stuka) en recibir la Cruz de Caballero (siendo Grenzel el primer suboficial de toda la Luftwaffe que recibió este honor).

Con los combates por el centro de Noruega en su recta final, la atención se centró en el punto fuerte que les quedaba a los aliados en el país en torno al puerto de mineral de hierro de Narvik, en el extremo norte. Al trasladarse hacia arriba, hasta Mosjöen, el I./StG 1 hundió la lancha noruega *Ingrid* en el puerto de Bodo el 24 de mayo y atacó la pista aérea y los postes radiofónicos de la ciudad tres días después. Esta última misión provocó la pérdida de un único Ju 87, pilotado por el Fw Kurz Zube, que fue derribado por un Gladiator II del Sqn 263, uno de los tres enviados a Bodo para proteger a las tropas británicas en la zona en que se retiraban. Pilotando el caza de Gloster se encontraba el Flt Lt Caesar Hull, un veterano piloto de Rodesia que había entrado en la RAF en 1935. Había participado en muchas acciones durante los primeros meses de la guerra a los mandos de un Hurricane I del Sqn 43 cerca de la costa oriental de Escocia y había sido destinado al Sqn 263 como jefe de escuadrilla justo antes del segundo despliegue de esta unidad en Noruega.

En los días anteriores al derribo de su Stuka, Hull había derribado o dañado tres He 111 y un número similar de Ju 52/3m en una frenética serie de enfrentamientos aéreos. El día 27 fue cogido sobre el terreno por 11 Ju 87 incursores y su trío de escolta de Bf 110C del I./ZG 76. Tras superar el ataque inicial, Hull saltó dentro de su Gladiator II durante un breve respiro en el bombardeo y el ataque y, con la ayuda de su mecánico, consiguió arrancar su biplano. Despegó rápidamente e inició la per-

secución del Stuka de cola, el Ju 87R del Fw Zube. Este último estaba elevándose justo en el fondo de su picado y le presentó a Hull un blanco fácil. Rápidamente lo derribó sobre el mar; su tripulación fue recuperada inmediatamente por las tropas alemanas.

Sin embargo, el cazador se convirtió entonces en cazado ya que Hull fue alcanzado en primer lugar por un segundo Stuka y, a continuación, atacado por un Bf 110C pilotado por el Lt Helmut Lent (que conseguiría 113 derribos –105 de noche– y recibiría la Cruz de Caballero con Espadas, Diamantes y Hojas de Roble, antes de morir el 7 de octubre de 1944). El piloto de la RAF consiguió de alguna forma llegar de regreso a su campo de aviación con su maltrecho Gladiator II, volando casi al nivel de la copa de los árboles, pero justo cuando estaba a punto de aterrizar, Lent alcanzó de lleno al herido biplano con una ráfaga precisa de fuego de ametralladora y éste se estrelló en Bodohalvoya; su piloto resultó herido en la cabeza y en la rodilla durante el aterrizaje forzoso. Evacuado a Gran Bretaña poco después, Hull se recuperó de sus heridas y fue enviado de vuelta al Sqn 43 como su CO el 31 de agosto; durante su convalecencia recibió la DFC (Cruz de Vuelo Distinguido) por el derribo de cinco aviones en Noruega. Desgraciadamente, el Sqn Ldr Caesar Hull (DFC) murió una semana después durante un combate aéreo contra los Bf 109 al sur de Londres.

Volviendo a Noruega, el 2 de junio la Luftwaffe lanzó la serie final de incursiones sobre el propio Narvik. El I./StG 1 perdió tres aviones aquel día, dos en la segunda oleada de ataque contra el puerto; el Lt Klaus Küber y su ametrallador murieron cuando su Stuka se estrelló cerca de Fagernes tras un ataque de un Hurricane I del Sqn 46, pilotado por el Sgt B. L. Taylor, mientras que el Fw Hans Ott y el *Sönderführer* (enviado especial) Brack (este último agregado al I./StG 1 como corresponsal de guerra) sobrevivieron con heridas después de ser derribados por el Flt Off John F. Drummond, que también pilotaba un Hurricane I de la misma unidad.

Drummond fue el piloto con más éxitos del Hurricane de los que entraron en combate en Noruega, al derribar cuatro aviones durante su breve estancia en Escandinavia. Posteriormente, volvió a Inglaterra, donde se le concedió la DFC, siendo destinado al Sqn 92 con los Spitfire I. Había añadido otros cuatro derribos, además de muchos probables, a su registro, cuando murió en una colisión con su compañero del Sqn 92, el Plt Off D. G. Williams, el 10 de octubre de 1940 cuando intentaba derribar un Do 17 sobre Brighton; este último piloto también perdió la vida.

El tercer Stuka que se perdió cayó en la oleada final de ataque a Narvik y era pilotado por el St Kap Heinz Böhme, famoso por los sucesos del *Glorious;* fue visto por última vez dirigiéndose hacia las montañas con su depósito izquierdo bajo el ala en llamas. Dirigía a otro Ju 87 sobre Narvik cuando fueron interceptados por una pareja de Gladiator II del Sqn 263 pilotados por el Flt Lt A. T. Williams y el Sgt H. H. Kitchener. Los cazas biplanos acabaron rápidamente con el Ju 87 del St Kap, pero el segundo Stuka escapó entre las nubes y volvió a la base para informar sobre la evidente defunción de Böhme. Williams (un piloto canadiense de antes de la guerra) también compartió otros cinco He 111, como derribados o probablemente derribados, con Kitchener aquel

día y, posteriormente, se le reconoció la condición de as; al igual que muchos otros pilotos del Sqn 263 que consiguieron escapar de Noruega, murió cuando el *Glorious* fue hundido por los acorazados alemanes unos seis días después.

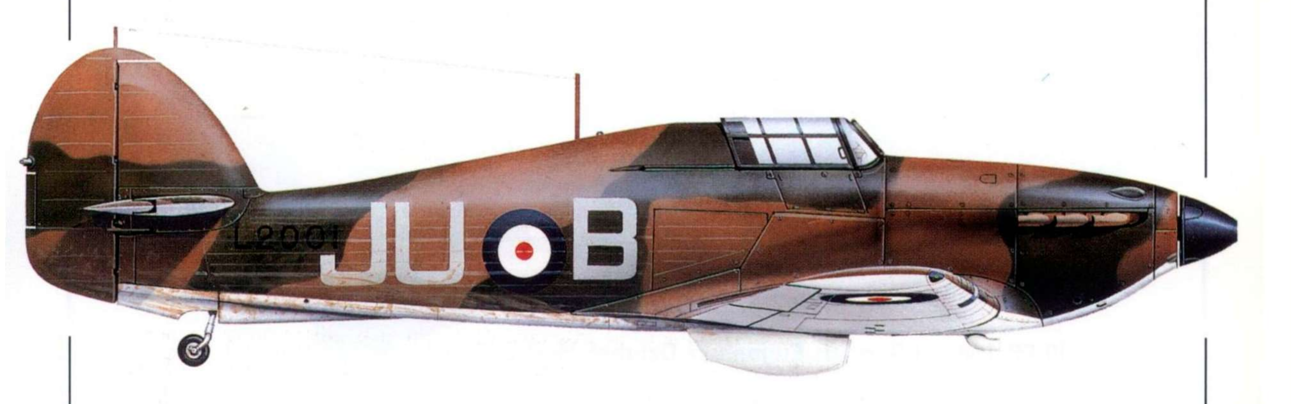
En aquella misma noche del 2 de junio en que la I./StG 1 comenzó a darse cuenta de que Heinz Böhme había pasado a mejor vida, a unos 2.160 kilómetros al sur, el último soldado británico era evacuado de la playa de Dunquerque...

Los FW 190 en guardia

La compacta, aunque delgada, barrera de aviación de caza avanzada que la Luftwaffe había establecido cuidadosamente desde el Atlántico hasta Dinamarca se extendía, de hecho, más allá al norte a través del Skagerrak, en Noruega. En Escandinavia la muy dispersa JG 5 se había desplegado de tal forma que tenía a dos de sus Gruppe con base en Finlandia para las acciones contra los rusos en el este, y a otros dos Gruppe estacionados a lo largo de la costa de Noruega para combatir las incursiones aliadas a través del Mar del Norte desde occidente. De estos últimos, fue el I./JG 5 del Hptm Gerhard von Wehren el que, en el verano de 1942, fue seleccionado para recibir los primeros Fw 190A-3 de la Geschwader.

Comparada con el creciente impulso de la guerra aérea en el Frente del Canal en aquel momento, la costa occidental de Noruega era un remanso operativo. Pero si la actividad aérea aliada era mínima, la combinación de un nuevo avión (con un motor todavía temperamental), con el terreno montañoso y con un clima imprevisible iba a resultar suficientemente peligrosa. Durante sus nueve meses de vuelos con los Fw 190, el I./JG 5 perdió a seis pilotos, todos ellos en accidentes. Otros resultaron heridos y un número desproporcionadamente grande de aviones quedaron inutilizados o dañados.

El éxito más notable de este Gruppe llegó casi por casualidad. El 25 de septiembre de 1942 cuatro Fw 190 fueron enviados desde Stavanger-Sola hasta la capital, Oslo, para proporcionar la presencia de la Luftwaffe durante una reunión que iba a celebrar aquel día el Partido Nazi noruego. Aproximadamente una hora después de su llegada se tuvo noticia de un informe según el cual se habían avistado bombarderos bimotores, que se creía eran los Boston de la RAF, aproximándose al fiordo de Oslo. Como no había remolques de arranque disponibles en aquel campo y como los arranques automáticos de dos aviones resultaron inservibles, sólo una única pareja de Focke-Wulf logró despegar. En un minuto habían localizado a los incursores, que volaban a ras del agua a unos diez kilómetros al sur de Oslo. Los cogieron sobre el centro de la ciudad y el Unteroffizier Erich Klein le lanzó una ráfaga de fuego a uno, que, consiguientemente, se estrelló en un lago. Su punto alcanzó a otro, aunque éste consiguió marcharse renqueando hasta su base con un motor. No fue hasta después cuando Klein descubrió que su víctima no había sido un Boston, sino uno de los cuatro Mosquito enviados desde Leuchars, en Escocia, para bombardear el cuartel general de la Gestapo en Oslo durante la misma reunión en la que estaba previsto que volaran él y sus tres compañeros pilotos.



Hurricane Mk I L2001 del Sqn 111, pilotado por el Flg Off H. M. Ferriss, Wick, febrero de 1940

Originalmente fabricado a comienzos de 1938 y entregado al Sqn 56 en North Weald en mayo del mismo año, a este avión se le sustituyó su hélice de madera por una Havilland de tres hélices de paso variable en algún momento de 1939. Posteriormente, este caza fue enviado al Sqn 111, que lo utilizó a lo largo de todos los meses del invierno de 1939-1940 para patrullar la costa escocesa en la defensa de las instalaciones navales de Scapa Flow. El L2001 fue pilotado regularmente durante este periodo por el futuro as Henry Ferriss, que consiguió su primer derribo cerca de las Islas Orcadas a comienzos de abril de 1940. A mediados de mayo la unidad se dividió por escuadrillas en Northolt y fue enviada a Francia; la Escuadrilla A formó una unidad mixta con la Escuadrilla B del Sqn 253 en Lille/Marcq, mientras que la Escuadrilla B se unió al contingente de la Escuadrilla A del Sqn 253 en Vitry, Francia. Ferriss, que formaba parte de la Escuadrilla A del Sqn 111 entró rápidamente en combate, reconociéndosele el derribo de cuatro cazas Messerschmitt el día 18. Al día siguiente fue atacado por una formación de Bf 110 mientras pilotaba el L2001 y aunque el motor Merlin de su caza comenzó a funcionar con dificultades, Ferriss no sólo consiguió evitar a sus atacantes, sino que también informó haber dañado a uno de los Messerschmitt antes de escapar. El Sqn 111 salió de Francia el 21 de mayo, pero volvió a patrullar los cielos franceses unos diez días después, cuando esta unidad comenzó a volar sobre las playas de Dunquerque como parte de la operación *Dynamo;* Ferriss registró otros tres derribos durante este periodo, pero ninguno de ellos logrado con el L2001. Tras sobrevivir al caos y la carnicería tanto de la *Blitzkrieg* como de la evacuación de Dunquerque, este veterano de antes de la guerra desapareció el 19 de junio de 1940 cuando su motor se paró inexplicablemente poco después de despegar en una salida de instrucción rutinaria desde Hatfield. Incapaz de impedir que el avión entrara en pérdida, su piloto (el Sgt Pascoe) también murió cuando el L2001 cayó en picado al suelo.



Mk I (número de serie desconocido)/RN-J del Flt Lt Desmond Sheen, Sqn 72, Acklington, agosto de 1940

Este avión lleva la característica insignia del bumerán de Des Sheen en la escotilla de entrada de la cabina. Mientras pilotaba un Mk I (K9959) de fabricación anterior, blasonado con este distintivo único, el piloto australiano derribó un He 115, el 21 de octubre de 1939, y reclamó un tercio de derribo de un He 111 el 7 de diciembre de aquel mismo año; este caza (y su piloto) fueron alcanzados durante este último enfrentamiento.



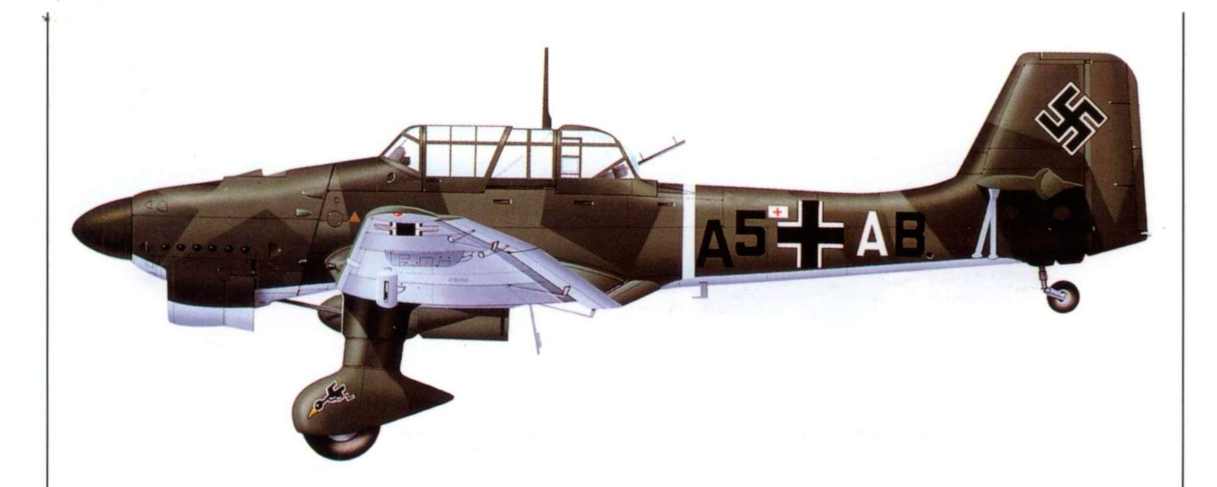
Mustang III FB 166 del Sqn Ldr Eugeniusz Dziubek Horbaczewski, OC del Sqn 315, Brenzett, junio de 1944

El FB 166 lleva los distintivos habituales de este periodo, incluyendo las bandas de la invasión, la insignia del escuadrón y el recuadro polaco. El registro de Horbaczewski incluía 12 cruces negras con perfiles blancos (derribos) y 20 bombas (ataques de bombardeo en picado). Este avión fue trasladado desde Aston Down por el Sgt Tamowicz el 13 de abril de 1944 y, posteriormente, se convirtió en el aparato personal de Horbaczewski. El 12 de junio Dziubek pilotaba su Mustang recién salido de una inspección en la Unidad de Supervisión de Pistas (RSU) cuando reclamó un Fw 190 derribado. Sin embargo, este aeroplano fue alcanzado por la artillería antiaérea durante aquella misma salida y volvió directamente a la RSU para su reparación.



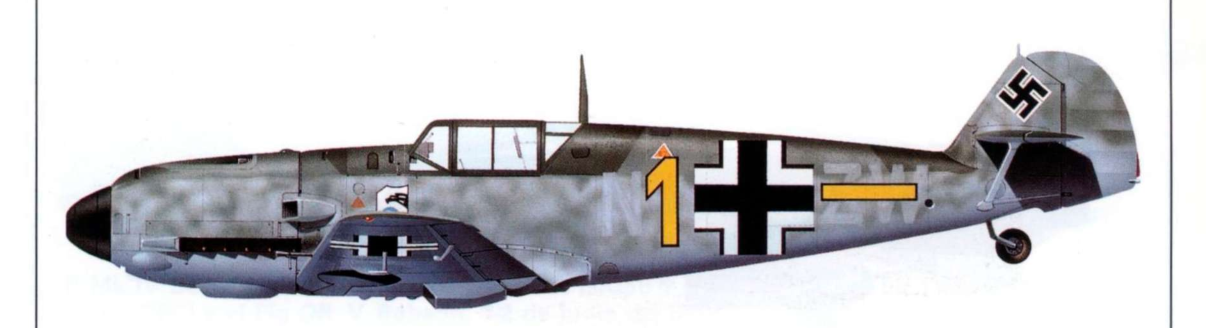
Mustang III HB886 del Grp Capt Tadeusz Nowierski, OC del Ala 133, Brenzett, agosto de 1944

Como la mayoría de los oficiales de alta graduación de aquella época, Nowierski utilizaba sus propias iniciales como código personalizado. Por otra parte, su Mustang llevaba los distintivos habituales, con las bandas del Día D en la superficie inferior sólo a partir de finales del verano de 1944. El Wg Cdr Rutkowski utilizó posteriormente el HB886 como KR. Nowierski había prestado sus servicios anteriormente con el Escuadrón 316 en 1941, antes de convertirse en el OC del Sqn 308 a comienzos de 1942 y luego ser destinado al Cuartel General del Ala de Northolt desde mediados de 1942. En junio de 1943 mandó la 2ª Ala polaca y, en octubre de aquel mismo año, asumió el mando del ala que había sido rebautizada como Ala 133, como parte de la 2ª TAF. Mantuvo este puesto hasta febrero de 1945.



Ju 87B-1 A5+AB de la Stab I./StG 1, Elbing/Prusia Oriental, septiembre de 1939

Este aparato, presumiblemente el avión del Hptm Paul-Werner Hozzel (Gruppenkommandeur del I./StG 1), muestra los nuevos distintivos del código de la unidad en el fuselaje, introducidos en el periodo del principal programa de redesignación a comienzos del verano de 1939; una combinación de letras y números a la izquierda de la cruz del fuselaje que indicaba la Geschwader (siendo el código de la StG 1 A5), con la letra individual del avión de nuevo inmediatamente a la derecha de la cruz, y la cuarta y última letra representando la Stab o Staffel concreta a la que pertenecía el avión dentro de la Geschwader. La B indicaba la Stab del I.Gr y se aplicaba habitualmente más en verde que en el color blanco que aparece aquí. También destaca la banda de Kommandeur en el fuselaje, inmediatamente detrás de la cúpula de la cabina, y el distintivo del Gruppe en el cubrerrueda.



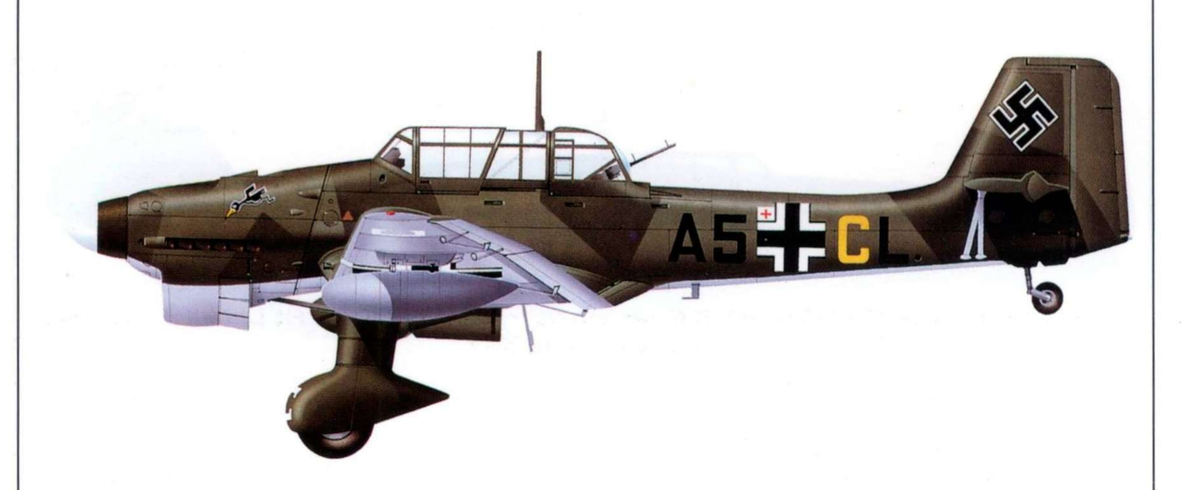
Bf 109E Amarillo 1 del Oblt Wilhelm Moritz, St Kap de la 6./JG 77, Kristiansand-Kjevik, septiembre de 1940

Otro aparato del II.Gr que ilustra el moteado adicional azul claro que se aplicaba a las superficies laterales del fuselaje y verticales de la cola; esta vez con rastros del código de identificación original del avión (NI+ ZW) que todavía se pueden apreciar. Moritz, un antiguo piloto del Zerstörer no consiguió ningún derribo mientras estuvo con la JG 77 y, en enero de 1941, fue destinado a una unidad de instrucción. Sin embargo, había llegado su momento ya que después de prestar sus servicios en la Defensa del Reich en Rusia, Wilhelm Moritz se convirtió en uno de los exponentes destacados de la táctica *Sturm* (Asalto) contra los bombarderos pesados de EE UU, finalizando la guerra con, al menos, 44 derribos.



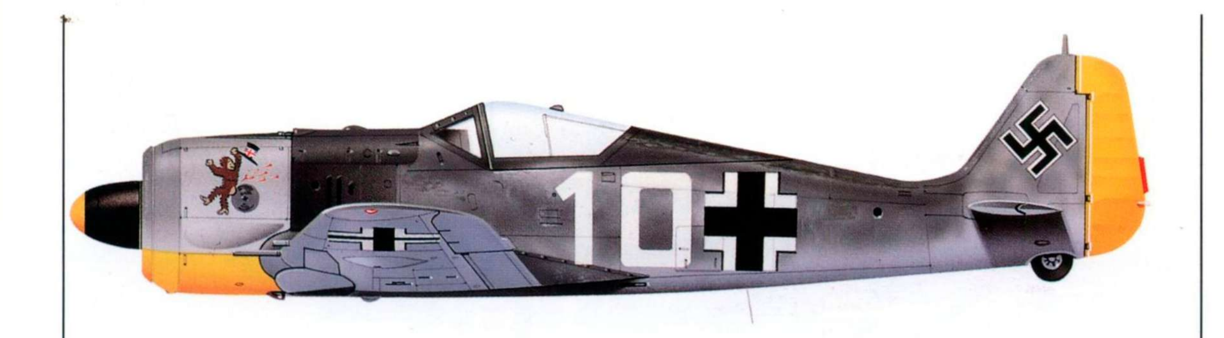
Ju 87B-1 A5+FH de la 1./StG 1, Elbing/Prusia Oriental, septiembre de 1939

Muy parecido al aparato del Kommandeur (pero con el código de la Geschwader bien equilibrado), este Friedrich-Heinrich de la 1.St muestra el distintivo del Gruppe en su posición más habitual, por debajo del parabrisas. Este emblema era una representación estarcida de un Hans Huckebein, una especie de Mickey Mouse alemán del siglo XIX, creado por Wilhelm Busch, uno de los primeros caricaturistas.



Ju 87R A5+CL de la 3./StG 1, Stavanger-Sola/Noruega, abril de 1940

Los Ju 87R de largo alcance con los que el I./StG 1 se reequipó a comienzos de 1940 mostraban los distintivos nacionales revisados que se introdujeron después de la campaña polaca; las cruces del fuselaje con perfiles blancos más anchos (mayor visibilidad) y las esvásticas de la cola se trasladaron hacia delante desde la articulación del timón hasta el plano de deriva. El distintivo del Gruppe con el cuervo en picado también se desplazó hacia delante hasta el capot del motor.



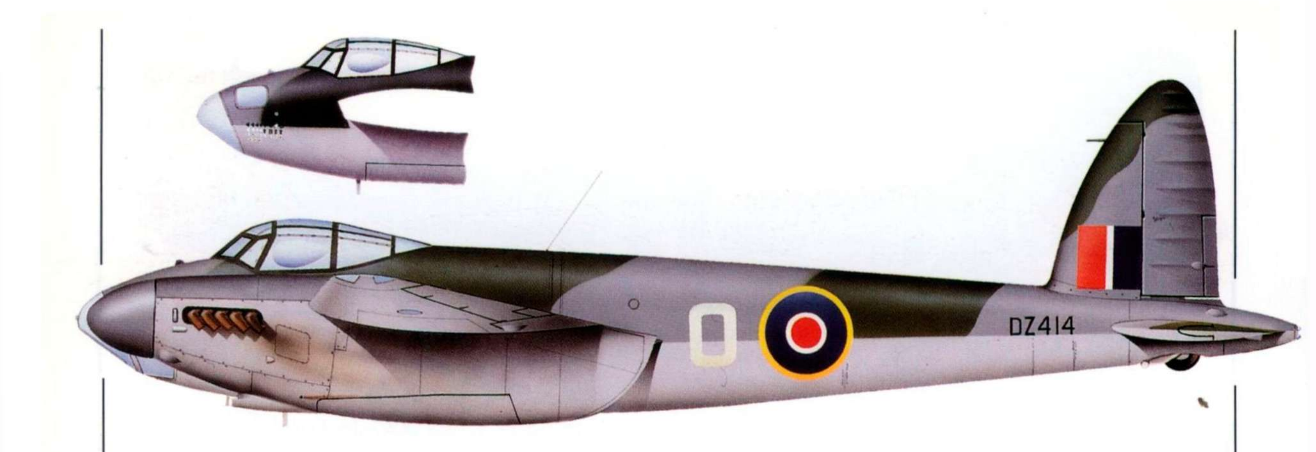
Fw 190A-4 Blanco 10 del Hptm Wolfgang Kosse, St Kap de la 1./JG 5, Oslo Fornebu, octubre de 1942

Uno de los Focke-Wulf, poco utilizados y con propensión a los accidentes, en servicio protegiendo el litoral suroccidental noruego durante la segunda mitad de 1942, el Blanco 10 de Kosse lleva su emblema personal, el mono sobre la piedra de amolar, en ambos lados del capot del motor. Dada la inactividad en Noruega, Kosse fue posteriormente trasladado a las seguramente más duras tareas de Defensa del Reich, las de un piloto del Sturm. Como St Kap de la 13/JG 3, se informó que el Hptm Wolfgang Kosse desapareció en combate contra los pesados de EE UU cerca de Lieja el 24 de diciembre de 1944, quedando su registro final en 20.



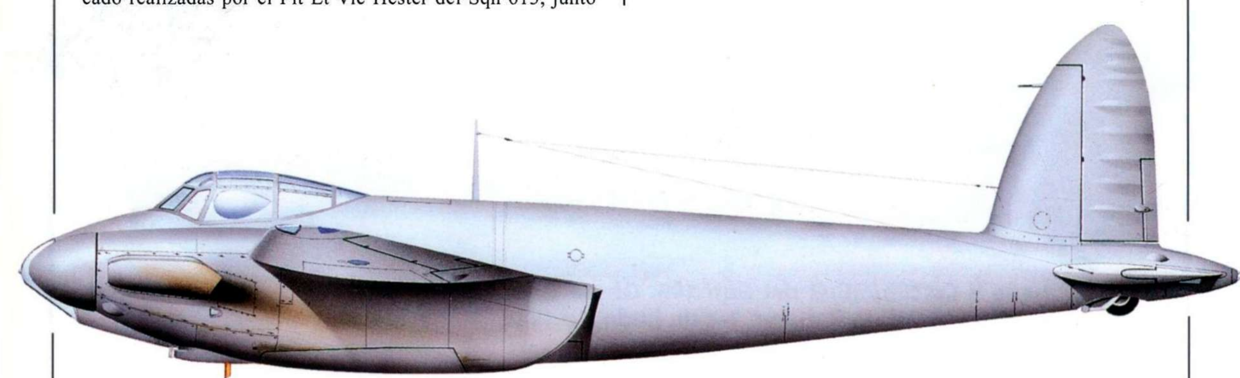
B Mk IV Serie II DK296/GB-G del Sqn 105, Grupo 2, pilotado por el Flt Lt D. A. G. George Parry (DFC) y el Flg Off V. Robson, 1-2 de junio de 1942

Muy pulido para conseguir velocidad adicional, el DK296 realizó su presentación operativa el 1-2 de junio de 1942 tras la incursión de Mil Bombarderos contra Colonia. El 11 de julio el G-George resultó gravemente dañado cuando el Sgt P. W. R. Rowland voló tan bajo en la incursión contra Flensburg que golpeó con un tejado y regresó con trozos del cañón de la chimenea en el morro de su avión. El 25 de septiembre Parry y Robson utilizaron el DK296 para mandar un ataque de cuatro Mosquito contra el Cuartel General de la Gestapo en Oslo. El G-George fue entonces transferido al Sqn Ldr Bill Blessing (DSO, DFC, RAAF) que realizó un aterrizaje forzoso con él en Marham rompiéndole la parte trasera. El avión fue convenientemente reparado y, el 24 de agosto de 1943, fue almacenado en la Unidad de Mantenimiento nº 10 de Hullavington. Al mes siguiente fue enviado a la Unidad de Instrucción de Transporte nº 305 en Errol, Escocia, donde le colocaron los distintivos de la Fuerza Aérea Roja para ser utilizado en la instrucción de las tripulaciones soviéticas que iban a actualizarse con los Albermarle. El 20 de abril de 1944 el DK296 fue trasladado a la Unión Soviética por una tripulación rusa, siendo oficialmente aceptado el 31 de agosto de 1944 y prestando sus servicios posteriormente con la Fuerza Aérea Roja; se desconoce su destino final.



B Mk IV Serie II DZ414/O de la Unidad de Filmación Fotográfica (FPU), pilotado por el Flt Lt C. E. S. Patterson, 14 de febrero de 1943

Este avión fue escogido por el Flt Lt C. E. S. Patterson en Hatfield el 22 de diciembre de 1942 para su servicio con la FPU. Posteriormente, pilotó el DZ414 durante 32.000 de sus 38.400 kilómetros, incluyendo su operación inicial hasta Lorient el 14 de febrero de 1943, tras la incursión de los 466 bombarderos que se desarrolló la noche anterior, un ataque de bombardeo nocturno contra Berlín el 20/21 de abril de 1943 (realizado para que coincidiera con el cumpleaños de Hitler), cuando el DZ414 resultó gravemente dañado por la artillería antiaérea; las incursiones sobre Turín y Nürnburg y la operación de gran alcance contra Jena el 27 de mayo. La segunda B del morro es por la operación de Berlín el 13/14 de mayo de 1943. Mientras formó parte de la 2ª TAF, el DZ414 tomó parte en muchas operaciones notables, incluyendo 14 salidas contra los bombarderos de vuelo en picado realizadas por el Flt Lt Vic Hester del Sqn 613, junto con su fotógrafo, el Flg Off Oakley, entre el 19 y el 25 de junio de 1944. Este avión también participó en la incursión contra la prisión de Amiens el 18 de febrero de 1944. Su piloto, el Flt Lt Tony Wickham, realizó tres pasadas sobre la prisión en llamas de forma que permitió al Plt Off Leigh Howard filmar la huida de 255 de los 700 prisioneros liberados a través de los muros agujereados. Finalmente, el 21 de marzo de 1945, el DZ414 fue pilotado por el Flt Lt K. L. Greenwood del Sqn 487, RNZAF (Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda), como parte de la fuerza enviada a la incursión contra Shellhaus; el Flg Off E. Moore de la FPU filmó el ataque de la primera oleada contra el edificio. A pesar de su contribución a la guerra, este veterano aparato fue retirado del servicio en octubre de 1946, siendo desguazado sin ningún miramiento.



B Mk IV Serie II DK301, Sqn 105, pilotado por el Flt Lt D. A. G. Parry y el Flg Off V. Robson, agosto de 1942

Este avión, al que se le retiró el diseño del camuflaje, los códigos, el número de serie y la insignia nacional para ser pintado en su totalidad con gris pálido, fue utilizado por Parry y Robson para el primer trayecto diplomático de los Mosquito hasta Estocolmo, vía Leuchars, el 4 de agosto de 1942; la tripulación entregó correo y claves en la Embajada británica. Mientras estaba en el aire durante un vuelo de instrucción, el 8 de noviembre de 1942, el piloto Flt Sgt N. Booth fue incapaz de sacar el tren de aterrizaje y el DK301 aterrizó sobre la panza en un campo de Abbey Farm, cerca de la base de Marham de la RAF. El avión fue retirado del servicio nueve días después.



B Mk IV DZ637/AZ-X del Sqn 627, Grupo 5, pilotado por el Flg Off Ronnie F. Pate y el Flt Lt Edward A. Jackson, Woodhall Spa, 3 de julio de 1944

Este Mosquito fue uno de los 20 modificados por Marshalls y Vickers-Armstrongs en 1944 para facilitar la instalación de una bomba de 1.824 kg. Entregado al Sqn 627, dentro del Grupo 5, en Woodhall Spa el 3 de julio de 1944, participó en la incursión de 12 aviones contra el Cuartel General de la Gestapo en Oslo el 31 de diciembre de 1944. Tripulado por el Flg Off Ronnie F. Pate y el Flt Lt Edward A. Jackson, fue uno de los seis B Mk IV que componían la Fuerza Azul de la segunda oleada. Aunque la primera oleada bombardeó en picado el blanco, ninguno de los Mosquito de la Fuerza Azul lanzó sus explosivos porque el humo oscureció el blanco; se les había ordenado no realizar el bombardeo a no ser que pudieran ver el edificio del Cuartel General. El DZ637 fue derribado sobre Siegen el 1 de febrero de 1945, con la pérdida del Flt Lt R. Baker (RCAF) y el Sgt D. G. Betts.



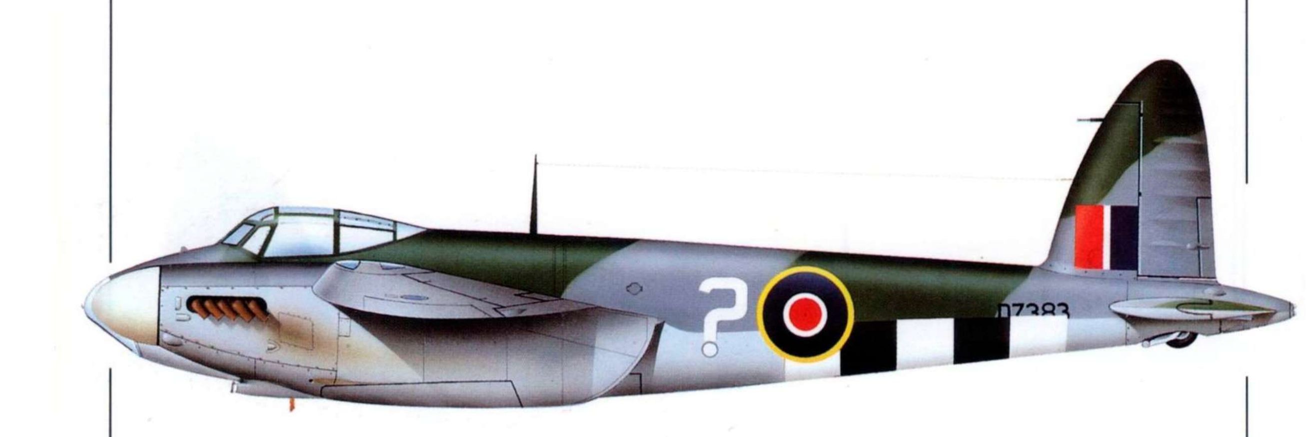
B Mk XXV KB416/AZ-P del Sqn 627, Grupo 5, pilotado por el Wg Cdr G. W. Curry (DFC) con el Flt Lt K. G. Tice, Woodhall Spa, 31 de diciembre de 1944

Fabricado en Canadá (y propulsado con motores Merlin 225), este avión fue uno de los 343 asignados a Gran Bretaña desde el 6 de julio de 1944 en adelante. El KB416 fue asignado al Sqn 627 en Woodhall Spa el 20 de octubre de 1944 y, el 31 de diciembre, mandó el ataque de la Fuerza Roja contra el Cuartel General de la Gestapo en Oslo. Pilotado por el Wg Cdr G. W. Curry (DFC) y el Flt Lt K. G. Tice, la tripulación realizó el bombardeo en picado desde 1.300 pies con un ángulo de 30º, alcanzando la esquina noreste del edificio. El 3 de julio de 1945 el KB416 se estrelló mientras intentaba aterrizar en Woodhall Spa con un motor; su piloto, el Flt Lt D. N. Johnson, murió en el posterior estallido y su navegante, el Plt Off J. D. Finlayson, resultó herido. Al salvador de este último, el cabo Stephen Cogger, se le concedió la Medalla George por su valentía.



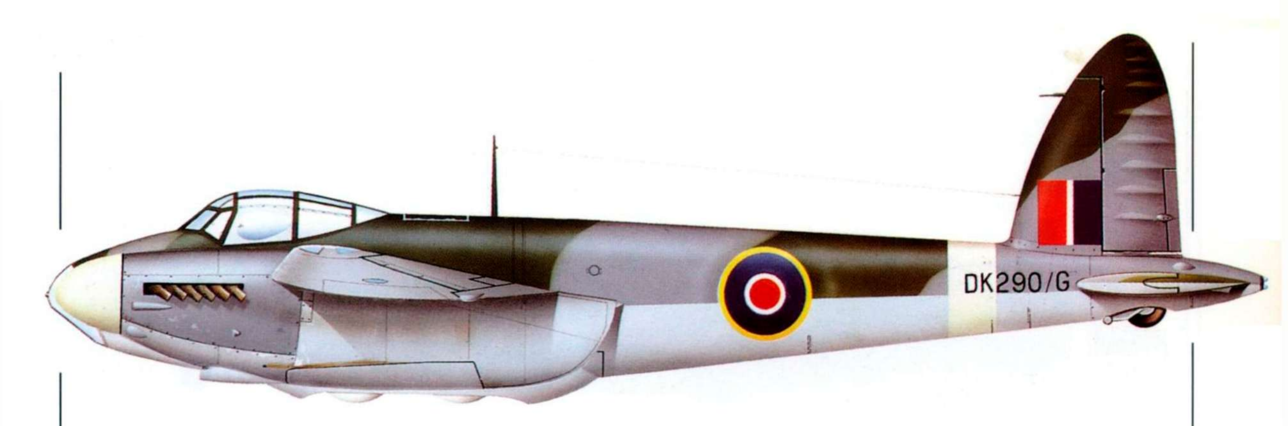
FB VI PZ306/YH-Y del Sqn 21, Ala 140, Grupo 2, 2ª TAF, pilotado por el Sqn Ldr A. F. Carlisle (DFC) y el Flt Lt N. J. Ingram, RNZAF, 21 de marzo de 1945

La tripulación de este FB VI voló como segundo guía de la primera oleada de la incursión contra Shellhaus el 21 de marzo de 1945 detrás del Grp Capt Bob Bateson y el Sqn Ldr Ted Sismore. Carlisle bombardeó el edificio del Cuartel General de la Gestapo, viendo explotar sus bombas al nivel de la calle y atacando posteriormente un tren en Jutlandia en su camino de vuelta a la base.



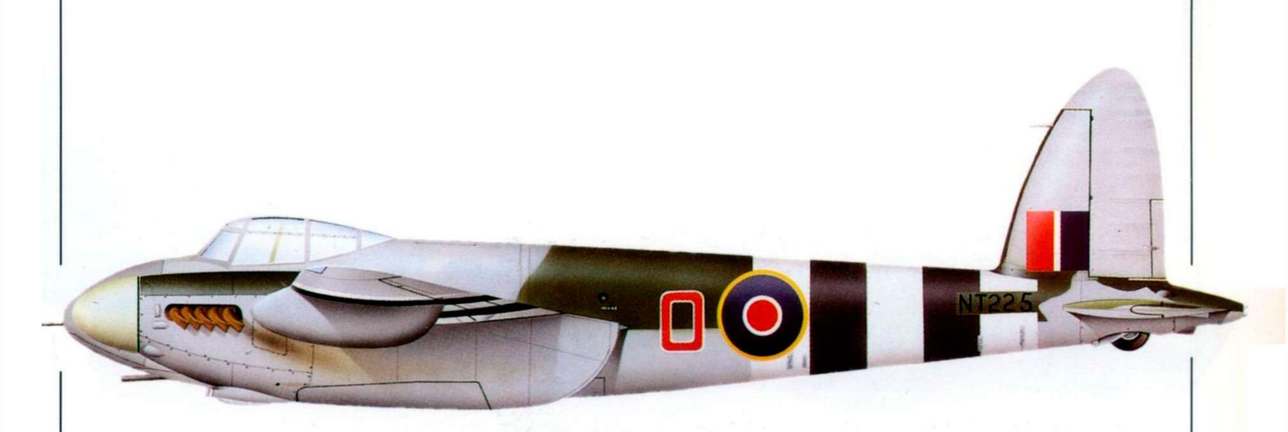
B Mk IV DZ383/? del Ala 138, 2ª TAF, Lasham, septiembre de 1944

Este avión era conocido como el signo de interrogación porque no pertenecía a ninguna unidad concreta dentro de los tres escuadrones que componían el Ala 138, 2ª TAF, en Lasham, Hampshire, en 1943-1944. El primer intento de un aviador polaco de pintar un signo de interrogación en el DZ383 salió mal ya que lo hizo al revés en un lado. El 17 de septiembre de 1944, el DZ383 era pilotado por el Flt Lt Vic A. Hester del Sqn 613 mientras su fotógrafo, el Flg Off Ted Moore, grababa primeramente el ataque contra un cuartel de Arnhem por delante de la operación *Market Garden* y luego el propio bombardeo aéreo. Durante la incursión contra Shellhaus, el 21 de marzo de 1945, el DZ383 fue pilotado por el Flg Off R. E. Bob Kirkpatrick, un piloto estadounidense del Sqn 21, acompañado por el fotógrafo Sgt R. Hearne de la FPU 4. Aunque este Mosquito resultó dañado por la artillería antiaérea sobre Copenhague, Kirkpatrick consiguió llevar de vuelta el signo de interrogación hasta Norfolk, donde realizó un aterrizaje forzoso en la base de los B-24 de la USAAF (Fuerza Aérea del Ejército de Tierra de EE UU) en Rackheath, cerca de Norwich.



B Mk IV Serie II DK290/G Highball, A&AEE Boscombe Down, abril de 1943

Este avión fue utilizado ampliamente durante las pruebas con las Highballs, con y sin los dos dispositivos simulados (bombas con revestimiento de madera), que se instalaron en Heston. Fue lanzado en picado con gas a fondo alcanzando los 624 km/h en el anemómetro, y el piloto de pruebas tuvo que utilizar la máxima fuerza para mantener el avión en el picado; esta fuerza era ligeramente menor cuando el avión se lanzaba en picado sin los dispositivos. Durante un periodo el DK 290/G (la G indicaba que había que mantener una guardia permanente cuando no volaba) mostró un acabado pulido y ranuras en las raíces de las alas. Las pruebas de estabilidad se realizaron con un plano de cola diahedral de 10º. El Sqn 618 fue equipado posteriormente con los Mosquito Highball, aunque nunca se lanzaron las bombas con profusión. El DK290/G realizó su último servicio como la plataforma aérea de instrucción 4411M, asignada a la Academia de Instrucción Técnica nº 10 de Kirkam, en Lancashire.



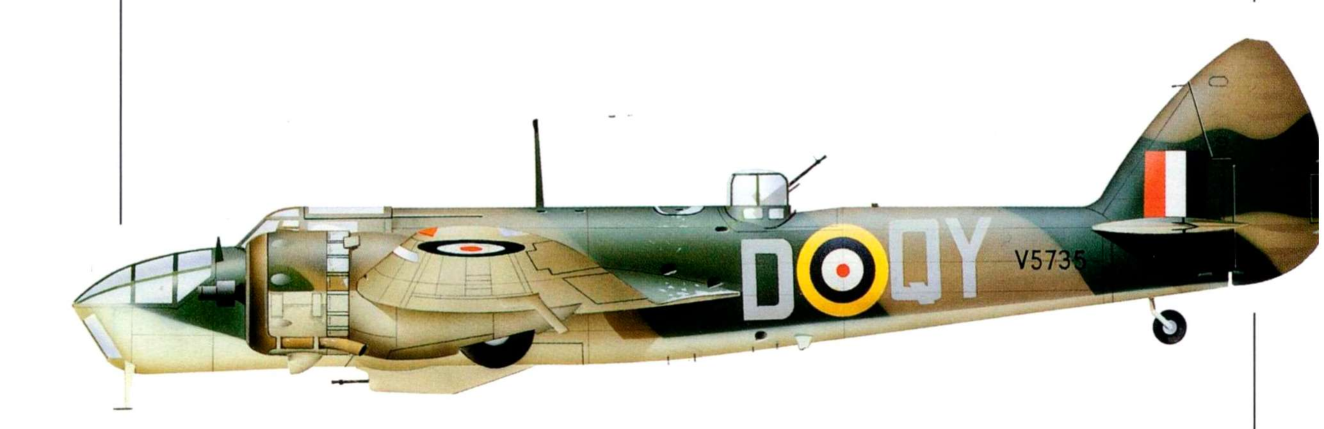
FB VI/Mk XVIII NT225/O del Sqn 248, Ala de Banff, junio de 1944

Fabricado como un FB VI en Hatfield a comienzos de 1944 y posteriormente convertido en Mk XVIII antes de entregarlo al Sqn 248 en Banff el 5 de junio de 1944, el NT225 fue uno de los dos Tse-tsé (el otro fue el NT224/E) que se perdieron el 7 de diciembre de 1944. Unos 21 Mosquito y 40 Beaufighter, escoltados por 12 Mustang, despegaron para atacar un convoy en el puerto de Aalesund, pero como la arribada se hizo según lo previsto, el Sqn Ldr Barnes (DFC) los dirigió hasta la costa hacia el campo de aviación de Gossen, donde fueron asaltados por unos 25 Fw 190 y Bf 109G; los Mustang derribaron a cuatro cazas y otros dos chocaron. Bill Cosman y K. C. Wing pilotaban los dos Tse-tsé.



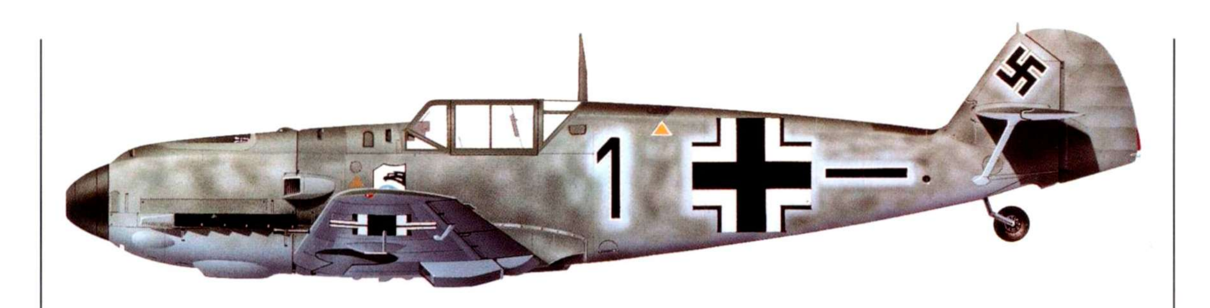
Blenheim IF L1336/WR-E del Sqn 248, Hendon, finales de 1939

Este Blenheim IF del Sqn 248 lleva los colores habituales de los cazas diurnos de este periodo, con las superficies inferiores en blanco y negro, divididas a lo largo de la línea central. Dado que la mayoría de los Blenheim IF habían sido anteriormente bombarderos, con las superficies inferiores en negro, el añadido del blanco a la parte inferior del ala derecha y en el plano de cola (y algunas veces también en la parte derecha del fuselaje) era sencillo y simple. Sin embargo, había diferencias en la interpretación de las instrucciones que regían algunas unidades en cuanto al mantenimiento del capot del motor inferior en negro en la parte de la derecha, ya que otros lo pintaban en blanco. El Sqn 248 trasladó el círculo del fuselaje muy hacia atrás en la parte izquierda para dejar espacio delante para el código de dos letras. Esta unidad fue posteriormente trasladada al Mando Marítimo y muchos de sus últimos Blenheim IV llevaron los colores mar templado marítimo, con las superficies superiores camufladas con gris mar oscuro y gris pizarra oscuro adicionales.



Blenheim IVF V5735/D-QY del Sqn 254, Aldergrove, julio de 1941

Aunque fue una unidad del Mando Marítimo desde enero de 1940, los Blenheim del Sqn 254 todavía llevaban, la mayoría ,los colores habituales de los bombarderos diurnos año y medio después, con las partes superiores en color tierra oscuro/verde oscuro. La instalación del equipo de armamento ventral en este modelo de caza impidió la adaptación de una torreta de ametralladora bajo el morro en dirección hacia atrás; este avión mantiene la ametralladora única modelo VGO K en la torreta media superior. A menudo las fotografías de los aviones que llevan los códigos QY conducían a error en cuanto a su adscripción como pertenecientes al Sqn 235, aunque esta unidad utilizaba realmente el código LA.



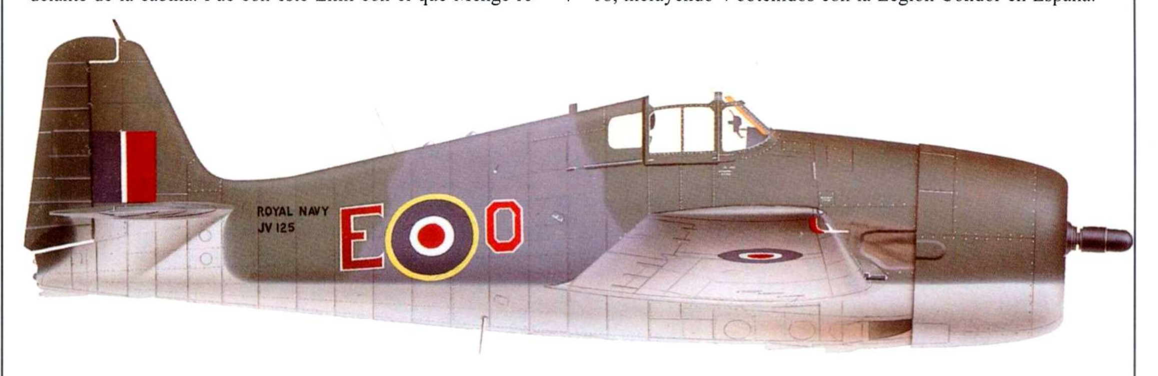
Mk IX BS 167/FN-D del Flt Lt Ragnar Dogger del Sqn 331, North Weald, julio de 1943

Dogger pilotaba el BS167 cuando dañó un Bf 109 sobre Francia el 1 de julio de 1943. Este noruego pasó la totalidad de su carrera operativa con esta unidad pilotando los Mk IX y IXB. En mayo de 1945, el registro de Dogger se situó en seis aviones derribados y uno dañado. El BS 167 prestó sus servicios posteriormente en el Sqn 229 y se perdió mientras era utilizado por esta unidad, el 11 de junio de 1944, en una misión de caza libre sobre Normandía.



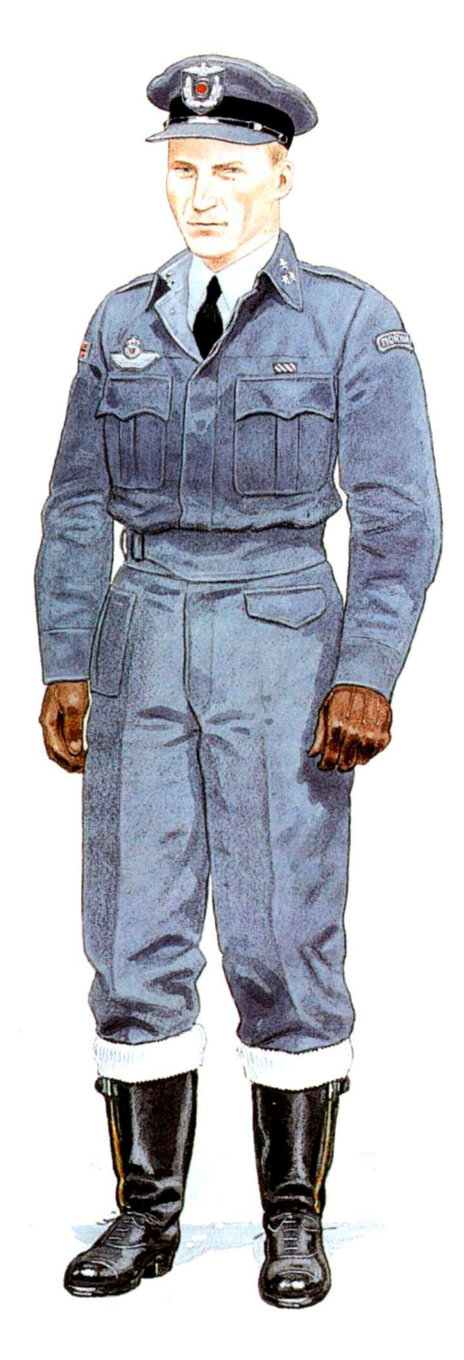
Bf 109E Negro 1 del Fw Robert Menge, 5./JG 77, Aalborg, agosto de 1940

El avión de Menge, el piloto con más éxitos de la campaña noruega, al igual que la mayoría de los aparatos del II./JG 77 de este periodo, tenía superpuesto de forma considerable el acabado azul claro estilo 1940 (cuidadosamente alrededor de todos los distintivos y de la insignia). Destaca la insignia del Gruppe por delante de la cabina. Fue con este Emil con el que Menge reclamó cuatro Blenheim IV, que se perdieron durante la desastrosa incursión contra Aalborg el 13 de agosto. Posteriormente trasladado a la JG 26, Menge voló a menudo como punto del Geschwaderkommodore Adolf Galland. Murió al despegar desde Marquise el 14 de junio de 1941, siendo su registro final de 18, incluyendo 4 obtenidos con la Legión Cóndor en España.



Hellcat I JV125 de Lt Cdr Stanley G. Orr, Sqn 804, HMS *Emperor,* 14 de mayo de 1944

Este Hellcat, con distintivos en color pardo, fue utilizado por el Lt Cdr Orr para atacar una formación de hidroaviones He 115 cerca de la costa de Noruega en esta fecha. Entregado al Sqn 804 como un sustituto para el desgaste a comienzos del mes de mayo, después del regreso de la unidad de las incursiones de abril contra el *Tirpitz,* los informes de servicio del JV125 son un tanto imprecisos después de sus éxitos iniciales cerca de Noruega. Sus otros únicos datos a destacar mientras estuvo en el servicio de la FAA se refieren a que fue enviado a Shorts of Belfast para su reparación tras un accidente de Nivel B a comienzos de 1945 y que no volvió a ser apto para el vuelo hasta el 22 de diciembre de aquel año.



El Capt Ragnar Dogger fue jefe de escuadrilla durante su segundo periodo de servicio con el Sqn 331 en 1944-1945
Capt Ragnar Dogger del Sqn 331 en junio de 1944. Lleva la insignia de la Real Fuerza Aérea noruega en su gorra reglamentaria de diario y en la graduación de piloto, la palabra Noruega en la manga izquierda y el distintivo con la bandera en la derecha, así como las estrellas de *captain* en su uniforme de faena y una cinta de la DFC por encima del bolsillo izquierdo de la guerrera. Las botas de Dogger son de Modelo 1943.



Commander Stanley Orr (DSC con dos barras, AFC)
Stanley Orr, al igual que Blyth Ritchie, también era as, aunque él había alcanzado esta condición ya en noviembre de 1940, pilotando los voluminosos Fairey Fulmar I con el Sqn 806 en el Mediterráneo a bordo del HMS *Illustrious.* Cuando su portaaviones resultó gravemente dañado por los bombarderos de vuelo en picado alemanes el 10 de enero de 1941, el escuadrón de Orr fue destinado a tierra en Malta, convirtiéndose en uno de los defensores originales de la isla. Combatiendo en batallas campales contra un número abrumadoramente superior de cazas y bombarderos alemanes e italianos, el registro de este *sub-lieutenant* había subido hasta los seis derribos y los cuatro dañados en el momento en que regresó al Reino Unido, a finales de 1941.

En aquel momento el IV.Gr, con base más allá al norte de Trondheim, bajo el mando del Hptm Hans Kriegel, también había comenzado a añadir algunos Fw 190 a sus efectivos de Bf 109. Pero igualmente entraron muy poco en combate, como quedó bien demostrado por un piloto que consiguió ser trasladado a uno de los Gruppe con base en Finlandia. Cuando aquellos veteranos del Frente Oriental le preguntaron sobre su número de derribos, el recién llegado tuvo que admitir que en más de 60 salidas nunca había visto un avión enemigo y, mucho menos, había derribado a ninguno.

Hubo un breve frenesí de actividad hacia finales de 1943 cuando varios Beaufighter de la RAF fueron interceptados y derribados y el Unteroffizier Willi Sürth de la 12.St fue alcanzado durante el despegue por un Mosquito incursor, a causa de lo cual murió; pero no fue hasta la primavera de 1944 cuando la guerra aérea a lo largo de la costa noruega comenzó su escalada lentamente. Por ejemplo, el 30 de marzo el IV./JG 5 reclamó siete Beaufighter derribados, seguidos en mayo por tres cazas de la FAA que participaban en los ataques costeros desde la agrupación táctica de la Marina Real cerca de la costa. A finales de agosto este Gruppe se desplegó brevemente en el norte de Finlandia para colaborar en la evacuación alemana de aquel territorio, pero en octubre estaba de vuelta en el oeste, trayéndose consigo al III./JG 5, por aquel entonces también parcialmente actualizado con el Fw 190. Y aunque las incursiones aliadas a través del Mar del Norte cogieron cierto impulso en los últimos meses de la guerra, el éxito relevante siguió siendo esquivo a los Focke-Wulf defensores. Y no sólo eso, el entorno hostil mantuvo alta la tasa de accidentes justo hasta el final, como pudo comprobarlo el Oblt Werner Gayko, que, según sus propias palabras, "inauguró la temporada de baños de 1945" el 25 de marzo, cuando su Fw 190 presentó problemas en el motor que le obligaron a hundirlo en el mar.

Es un hecho innegable que los Bf 109 de los Gruppe con base en el este se llevaron con mucho la parte de león de los derribos de la JG 5 durante la guerra y, cuando llegó el final en Noruega, no se produjo la confusión y el caos asociados a la mayoría de los frentes importantes de combate. En mayo de 1945, después de sufrir una desconcertante ronda de nuevos nombramientos internos, los Fw 190A-8 de las Staffel que conformaban los III. y IV./JG 5 fueron simplemente apiñadas en tres zonas establecidas en torno a Oslo, Stavanger y Trondheim para esperar la llegada de los victoriosos aliados.

Después de esta interrupción, el Gruppe volvió a su relativa inactividad protegiendo el litoral suroccidental de Noruega. Hubo una o dos breves escaramuzas con intrusos de la RAF a comienzos de 1943, pero en abril el I./JG 5 comenzó su actualización otra vez con el Bf 109.

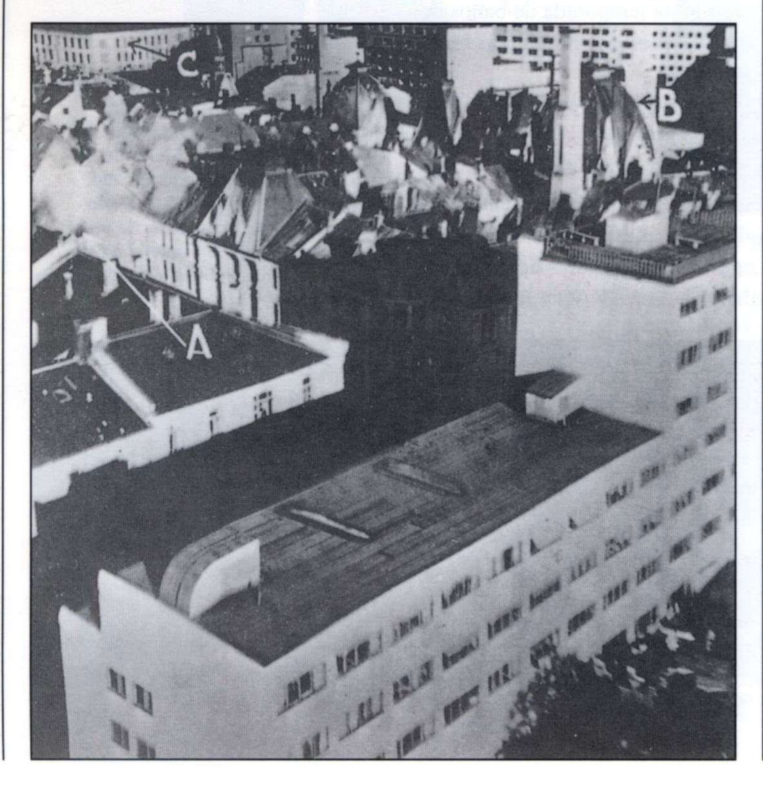
Uno de los primeros participantes en los experimentos de caza nocturna con monomotores controlados desde tierra fue el Nachtjadgkommando Fw 190, operado por el IV./JG 3 desde Aalborg, en Dinamarca. Se ve al piloto del Rojo 8N volviendo de una de estas salidas a mediados de 1943.



LAS INCURSIONES DE LOS *MOSQUITO*

LAS INCURSIONES POR LOS TEJADOS DE OSLO

"Lancé mi Mosquito en picado en un viraje vertical pensando 'Dios mío ya está aquí'. Luego Águila me dijo 'Lo siento mucho, es sólo un pájaro'. Me sentí muy aliviado, así que reanudé el vuelo. A aquella altura había que mirar hacia atrás en todo momento para asegurarse de que no dejabas ningún rastro de vapor. Si ése era el caso, había que perder altitud inmediatamente. Continuamos hasta Magdeburgo a través de un excepcional cielo azul; se podía ver a cientos de kilómetros. Afortunadamente, cuando viramos hacia el noreste entramos en las nubes, que se mantuvieron hasta que estuvimos muy cerca de Rostock, que era la parte más peligrosa del viaje. Después de salir de aquella nube, allí estaba el cielo azul y el Báltico se extendía por debajo de nosotros. Llegamos hasta Esbjerg, y con un suspiro de alivio me lancé en picado hasta el nivel del mar y hacia la seguridad.



Esta instantánea fue tomada con la película de la cámara montada a bordo del DK296/G-George, tripulado por el Sqn Ldr George Parry (DSO, DFC°) y el Flg Off Victor Robbie Robson (DFC°) durante la incursión del Sqn 105 contra el Cuartel General de la Gestapo en Oslo el 25 de diciembre de 1942. Parry mandó el ataque de cuatro Mosquito y esta toma muestra uno de sus impactos directos (marcado con una A en el extremo izquierdo) y las bombas a punto de estallar en la Terraza Victoria (los explosivos tenían espoletas adaptadas con un retardo de 11 segundos). La B señala la cúpula central en la que las tripulaciones podían ver la bandera Nazi ondeando, y la C indica el gran edificio blanco de la Universidad, en la parte superior izquierda de la fotografía. De las 12 bombas lanzadas, 5 no explotaron y 3 pasaron a través del edificio del Cuartel General y estallaron fuera (BAe Hatfield, Philip Birtles).

Era ya casi el atardecer cuando volvimos a Horsham St Faith. Hughie Edwards, un tanto nervioso, nos estaba esperando. No había escuchado nada y nos había dado por perdidos".



El Flt Lt Victor Robson (DFC°) y el Sqn Ldr D. A. G. Parry (DSO, DFC°) posan delante de la "G" de George del Sqn 105 en Marham, poco después de la incursión de Oslo (Colección D. A. G. Parry).

Seis días después, el 25 de septiembre, el Sqn 105 realizó una incursión trascendental a plena luz del día contra el Cuartel General de la Gestapo en Oslo, tras una petición del gobierno noruego en el exilio en Londres. Al mando de esta operación especial estaba George Parry, que por aquel entonces era *squadron leader,* con su navegante el Flg Off Robbie Robson. Las tres tripulaciones restantes estaban formadas por el Flt Lt Pete Rowland y el Flg Off Richard Reilly, el Flg Off Alec Bristow y el Plt Off Bernard Marshall, y el Flt Sgt Gordon Carter y el Sgt William Young. Para acortar la distancia de la misión, los cuatro Mosquito volaron primeramente hasta Leuchars, en Escocia, donde todos los aviones fueron reabastecidos y cargados con cuatro bombas de 228 kg, con una espoleta retardada en 11 segundos, antes de poner rumbo a través del Mar del Norte. Esta operación implicaba un trayecto completo de 1.760 kilómetros, con un tiempo en el aire de cuatro horas y tres cuartos, la operación más larga que los Mosquito habían realizado hasta entonces. Los bombarderos cruzaron el Mar del Norte a altitudes de entre 50 a 100 pies para evitar la interceptación y las tripulaciones utilizaron la navegación a la estima durante toda la ruta.

A pesar del vuelo a baja altura, una pareja de Fw 190 de la 3./JG 5 interceptó a los Mosquito en la aproximación, obligando al avión de Carter a chocar en un lago. Rowland y Reilly fueron perseguidos por el otro Fw 190 hasta que este último chocó con un árbol y tuvo que desistir en su ataque. Al menos cuatro bombas alcanzaron el Cuartel General de la Gestapo, una de las cuales cayó dentro, pero no explotó, mientras que las otras tres chocaron contra el muro de enfrente antes de explotar. En la noche del 26 de septiembre de 1942 los oyentes del Servicio Nacional de la BBC escucharon que un nuevo avión (el Mosquito) había sido oficialmente reconocido por la RAF, y que ese viaje había consistido en una incursión por los tejados de Oslo.

A BAJA ALTURA HASTA AARHUS

La 2ª Agrupación Aérea Táctica se había formado para ayudar a facilitar el camino para la invasión de Europa, prevista para el verano de 1944. El 31 de octubre los Sqns 21, 464 y 487 enviaron un total de 25 FB VI (llevaban cada uno bombas con una espoleta retardada en 11 segundos y eran escoltados por ocho Mustang III del Sqn polaco 315) en un osado ataque a baja altura contra la Universidad de Aarhus, que albergaba el Cuartel General de la Gestapo para toda Jutlandia, en Dinamarca. La Facultad N° 4 era también el Cuartel Ge-

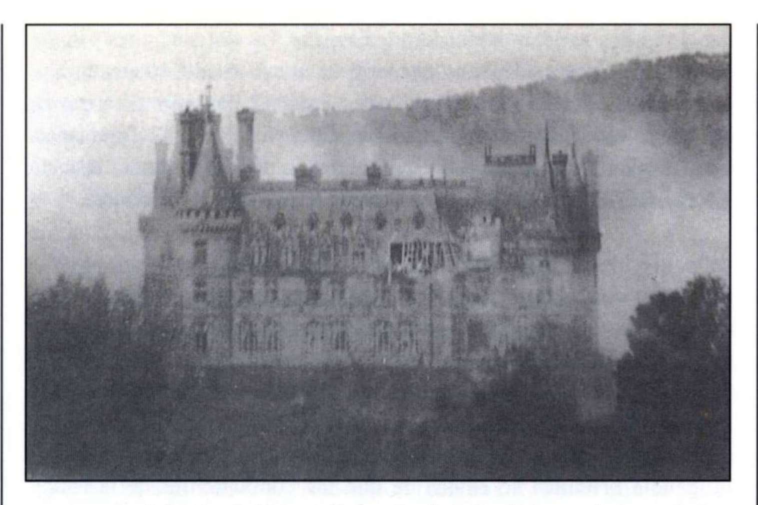


El 31 de octubre de 1944 25 FB VI de los Sqns 21, 464 y 487 destruyeron el Cuartel General de la Gestapo en la Universidad de Aarhus (y los expedientes incriminatorios que se guardaban en los edificios), en Dinamarca. Los Mosquito utilizaron bombas de 228 kg con espoletas de acción retardada de 11 segundos para esta misión, que fue mandada por el Grp Capt Peter Wykeham-Barnes. Para las operaciones a bajo nivel se programaban las espoletas de las bombas de 228 kg para que detonaran normalmente entre ocho y catorce segundos después de ser lanzadas, lo cual permitía al Mosquito alejarse lo suficiente de la explosión. También permitía que una bomba pudiera penetrar con éxito en un edificio antes de explotar. Cuando la 2ª TAF comenzó a realizar estas incursiones de precisión, se descubrió inmediatamente que los Mosquito volaban tan bajo que sus bombas impactaban en el blanco antes de que el mecanismo de seguridad/activación se hubiera activado, armando de esta forma la bomba para la detonación. Los armeros resolvieron el problema cortando simplemente el cable de la espoleta de 10 cm a unos 2 cm de forma que la bomba estuviera prácticamente activa desde el momento en que salía del avión (Derek Carter).

neral del SD, el servicio de policía del Partido Nazi. El australiano Ern Dunkley, que pilotaba uno de los FB VI del Sqn 464 enviados en esta incursión, recuerda cómo:

"La Universidad de Aarhus estaba compuesta justo de cuatro o cinco edificios junto a una autopista que se extendía 16 kilómetros en línea recta hasta ella. Cruzamos todos juntos el Canal e hicimos una recalada en un lago, donde realizamos un cambio de ritmo. Los primeros seis aviones despegaron hacia el blanco, seguidos a intervalos cortos por los tres grupos restantes de seis. Realmente era una incursión bien planeada, excepto porque el viento soplaba justo allí abajo en la autopista. Los compañeros que fueron en primer lugar consiguieron una buena localización del blanco, mientras que los que fueron detrás tuvieron que arreglárselas con el humo y el polvo. En el momento en que llegamos allí, aquel lugar era un follón. Había un hospital no muy lejos al otro lado de la carretera, y aunque mucha gente debía de estar asustada por el ruido, ni una sola bomba cayó en la zona del hospital. En nuestro camino de vuelta a casa perdí la pista de nuestro CO (Wg Cdr A. W. Langton –DFC–) y comuniqué por la radio: '¿Ha visto alguien al viejo?'. Él contestó diciendo, 'Todavía no estamos en casa. ¡Cállate!'. El vuelo duró cuatro horas y 45 minutos".

La operación, que estaba mandada por el as del Hurricane Grp Capt Peter Wykeham-Barnes, se realizó a una altura tan baja que el Sqn Ldr F. H. Denton del Sqn 487 chocó contra el tejado de un edificio, perdiendo la rueda de cola y la mitad izquierda de su plano de cola. A pesar de los daños, consiguió llevar su FB VI sano y salvo de vuel-



El 30 de julio de 1944 los Mosquito destruyeron el cuartel Caserne des Dunes en Poitiers y, el 2 de agosto, los supervivientes del célebre Regimiento de Seguridad 158 (por entonces acantonados en el Chateau de Fou –en la imagen–, un Cuartel General de la policía de la SS al sur de Chatellerault) murieron cuando el acuartelamiento fue bombardeado por 23 FB VI extraídos de los Sqns 107 y 305. Se calcula que el 80% del regimiento murió como resultado de las tres incursiones independientes.

ta a través del Mar del Norte hasta Inglaterra. Dentro de uno de los edificios, el Pastor Sandbäk de 40 años, que había sido arrestado en septiembre como sospechoso de complicidad en actos de sabotaje, estaba a punto de enfrentarse a su interrogatorio final; había sobrevivido 39 horas sin ningún descanso, tras días de palizas y de que le apretaran las anillas de las esposas:

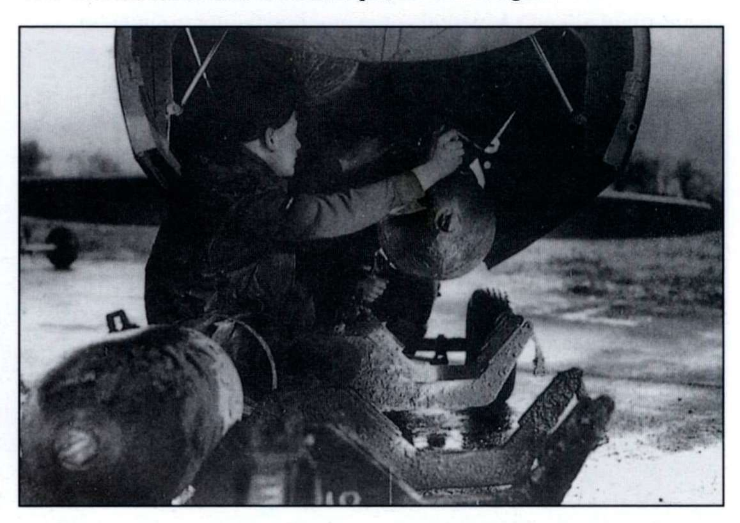
"De repente, escuchamos el zumbido de la primera bomba que explotaba mientras los aviones atronaban por toda la Universidad. La cara de mi interrogador, un alemán llamado Werner, estaba tan pálida como la muerte debido al miedo. Él y sus ayudantes se fueron corriendo sin pensar en mí. Les vi correr por un pasadizo hacia abajo por la derecha e, instintivamente, me fui hacia la izquierda. Aquello me salvó la vida. Poco después el edificio entero se derrumbó. Wer-

El 19 de agosto de 1944, 15 FB VI del Sqn 613 (mandados por el Sqn Ldr Charles Newman) atacaron un Cuartel General de la Gestapo, instalado en el edificio de una antigua escuela en Egeltons, a unos 80 km al sureste de Limoges. La inteligencia de la zona también indicó que la escuela se usaba como acuartelamiento de las tropas de la SS. Los Mosquito localizaron el blanco y lo bombardearon a baja altura, consiguiendo al menos 20 impactos directos que dejaron el edificio casi completamente destruido (Vic Hester).

ner y sus dos ayudantes murieron. Escuché dos detonaciones y todo se quedó en blanco. Cuando desperté de nuevo estaba enterrado bajo ladrillos". Posteriormente, el Pastor Sandbäk desapareció a través de la frontera hacia la neutral Suecia. Entre los 110 a 175 alemanes que se calcula que murieron durante esta incursión se encontraba el Asesor Criminal Schwitzgiebel, jefe de la Gestapo en Jutlandia.

LA OPERACIÓN CARTHAGE

En marzo de 1945, el Ala 140 recibió el encargo de otra osada operación, esta vez sobre el Cuartel General de Shellhaus en Copenhague. Tras haberse dado cuenta de la vulnerabilidad de sus edificios frente a los ataques de bombardeo de precisión, los alemanes instalaron celdas en la planta superior de Shellhaus y trasladaron hasta allí a 26 prisioneros políticos y de la resistencia. Sin embargo, la Inteligencia británica se enteró de que los combatientes de la resistencia preferían morir por las bombas de la RAF que ser disparados por los alemanes, así que la operación *Carthage* partió desde Fersfield, Norfolk, el 21 de marzo de 1945. Pilotando el FB VI RS570, el Grp Capt R. N. Bob Bateson (DSO [Orden de Servicios Dintinguidos], DFC, AFC [Cruz de Vuelo]) y el primer navegante táctico Sqn Ldr Ted Sismore (DSO, DFC) mandaron 18 Mosquito en tres oleadas; cada oleada estaba compuesta de seis-siete aviones en formación de ala a la derecha. Los dos primeros FB VI de la oleada inicial transportaban bombas con una espoleta retardada a 30 segundos, mientras que el resto estaban cargados con sistemas de espoleta retardada a 11 segundos. Dos Mosquito de la Unidad de Filmación Fotográfica (que llevaban cada uno de ellos dos bombas de Alto Explosivo de 228 kg y dos bombas incendiarias M.76 de 228 kg) acompañaron a los FB VI hasta Copenhague a una altura mínima; esta formación estaba escoltada por 28 Mustang III.



Un armero levanta una bomba de 228 kg para colocarla en posición a bordo de un FB VI durante el invierno de 1944-1945. Esta variante del Mosquito podía llevar dos bombas de 228 kg sólo en la mitad trasera de la bodega de bombas, ya que la mitad delantera estaba ocupada por las recámaras de los cañones (GMS).

Se perdieron cuatro Mosquito durante la incursión, incluido el SZ977, que era pilotado por el OC del Sqn 21, Wg Cdr Peter Kleboe (DSO, DFC, AFC); volaba como cuarto FB VI de la primera oleada, detrás de Bateson/Sismore, Carlisle/Ingram (PZ306) y Embry/Cla-

pham (PZ222). Justo a 731 metros del blanco, Kleboe chocó contra una torre metálica de focos de iluminación con una altura de 40 metros, en una estación ferroviaria de clasificación, y cayó en un picado vertical. El Flt Lt T. M. Mac Hetherington (Real Fuerza Aérea de Canadá –RCAF–) y el Flt Lt J. K. Bell se encontraban en la posición nº 6 con el HR162, por detrás y a la derecha de Kleboe. El canadiense comentó que:

"Nos miramos el uno al otro e intentamos seguir al jefe pegándonos a su cola, mientras intentábamos evitar su rebufo. Nos seguimos el uno al otro como sombras. Estábamos juntos, a unos 12 pies por debajo de los tres primeros aviones. Sabíamos que teníamos que virar, pero aparentemente el Wg Cdr Kleboe no vio el poste o reaccionó muy lentamente. De repente, vi por la ventanilla lateral al avión de Kleboe ascender en un ángulo muy inclinado y caer por la izquierda. El Sqn Ldr A. C. Henderson (con el LR388, el quinto Mosquito de la formación) y yo apartamos instintivamente nuestros aviones hacia la derecha y seguimos hacia el blanco".

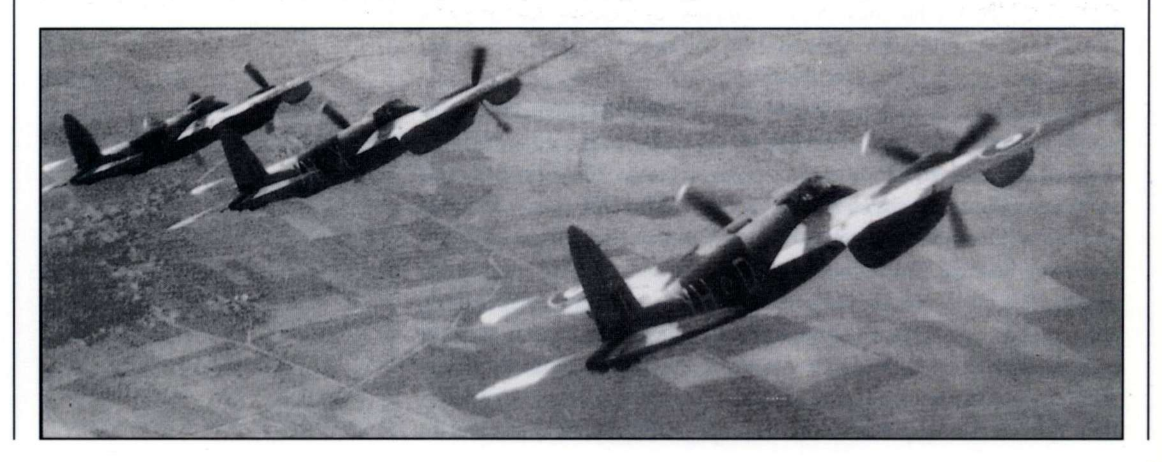
El Flt Lt Ken Greenwood, que pilotaba el DZ414 Q-Query (el Mosquito de Filmación Fotográfica) en el lado izquierdo del avión de Kleboe, añade lo siguiente:

"Unos 10-15 segundos antes del accidente se abrieron las compuertas de las bombas, imitando al jefe. El avión de Kleboe perdió altura (unos 15 pies) e intuyo, por una visión lateral, que vi la torreta y me di cuenta de que iba chocar contra ella. Cuando el avión impactó contra la torreta, parte del motor izquierdo resultó dañado. El Mosquito se elevó de forma casi vertical y luego ascendió rápidamente hacia la izquierda. Tuve que realizar una violenta acción evasiva para evitar una colisión en el aire, por lo que me alabeé bruscamente hacia la izquierda".

Las dos bombas de Kleboe impactaron en un edificio de Sdr Boulevard (una no llegó a explotar) y 11 civiles murieron, mientras que su avión se estrelló cerca del colegio Jeanne d´Arc envuelto en una cortina de humo negro. Tanto el piloto como su navegante, el Flg Off Reg Hall (RCAF), murieron en el acto.

Después de lanzar sus bombas, la primera oleada se dispersó y salió de Copenhague a la altura de los tejados de los edificios. Bateson y Sismore colocaron sus bombas en la primera y en la segunda plan-

Los FB VI D, X y PZ306/Y (este último pilotado en este caso por el Sqn Ldr A. F. Carlisle) del Sqn 21, fotografiados desde el B Mk IV DZ383/? durante las comprobaciones y los ejercicios prácticos con los depósitos en las alas, en formación a alta cota, el 15 de marzo de 1945. Esta salida se realizó en preparación de la incursión contra Shellhaus el 21 de marzo de 1945; el D y el X no se utilizaron en esta última operación. El PZ306 voló exclusivamente con esta unidad en 1944/1945, antes de ser vendido a un comprador no desvelado en noviembre de 1946 (Mrs A. Carlisle Derek Carter).0s



ta de Shellhaus, mientras que el AVM Embry/Sqn Ldr Peter Clapham y el Sqn Ldr Tony Carlisle/Flt Lt Rex Ingram también lo bombardearon con éxito. Henderson y Mac Hetherington perforaron el techo de su blanco, aunque el primero tuvo que realizar una acción evasiva y subir por encima del avión de Embry, que se había interpuesto en su trayectoria de vuelo, antes de lanzar sus bombas; el navegante de Henderson, Bill Moore, comentó: "Mirad. El viejo se va a ver monumentos".

La segunda oleada de seis Mosquito procedía del Sqn 464 de la RAAF (Real Fuerza Aérea de Australia) y su OC, el Wg Cdr Bob Iredale (–DSO, DFC– de la RAAF), abría camino con su SZ968, junto con su navegante, el Flg Off B. J. Standish. Al llegar a Copenhague unos minutos después de la primera oleada, los australianos encontraron su trayectoria cruzada por la artillería antiaérea. Las tres primeras tripulaciones también tuvieron dificultades por la cortina de humo que subía desde el avión siniestrado de Kleboe, ya que éste era mucho más denso que el que salía de Shellhaus. Reinó la confusión y la fuerza se dividió en dos. Había que tomar una decisión en una milésima de segundo, así que Iredale interrumpió su ataque, volando en círculo para entrar de nuevo y lanzó sus bombas en la parte oriental de Shellhaus. Parece que en la confusión uno de los Mosquito bombardeó por error el colegio Jeanne d´Arc.

El Flt Lt Knowle Shrimpton y el Flg Off Peter Lake de la RAAF también volaron en círculo dos veces sobre el blanco con su PZ353, como explica el primero:

"Llegamos hasta el lago donde lanzamos nuestros depósitos auxiliares de las alas. Tuve que mantener el Mosquito recto y nivelado durante esta parte de la operación, sin alabearlo, de forma que los depósitos cayeran limpiamente sin rodar hacia el plano de cola. Esto no era fácil debido a las turbulencias extremadamente elevadas. Peter se concentró en la lectura del mapa y yo me centré en el vuelo preciso. Recé por haber memorizado la trayectoria. A continuación, reconocí en las afueras de la ciudad el primer elemento distintivo de la maqueta del *breafing* prevuelo. Mantuvimos una altura de 50 pies y aumentamos la potencia. Queríamos llegar a los 512 km/h, pero nos quedamos en los 488/496, que fue todo lo que pudimos conseguir. Conecté las espoletas de las bombas y abrí las puertas del compartimento de las bombas. Nos estábamos acercando. La artillería antiaérea disparaba por encima del blanco desde la derecha, sin dejar mucho espacio sobre Shellhaus".

"El siguiente suceso fue impactante. Peter gritó: 'No lances las bombas, humo a la izquierda'. Me señaló que algo iba mal. ¿Estábamos sobre el blanco? Todo esto tuvo lugar a unos 10-15 segundos de lo que creíamos que era el blanco. Tiempo suficiente para ver que el edificio en cuestión no estaba dañado, pero insuficiente para evaluar todos los hechos. Interrumpí el ataque, dejé el edificio y cerré las compuertas de las bombas. Cerré gases y me mantuve a baja altura, comenzando un viraje a la izquierda. Después de un momento salimos de la zona de la artillería antiaérea y reduje el ritmo de viraje. A continuación valoramos la situación y establecimos un plan. El edificio que creíamos que era el blanco no estaba dañado y carecía de

humo o fuego. Decidimos que, probablemente, los aviones que nos habían precedido habían bombardeado un blanco erróneo. ¿Era el humo un señuelo?".

"Decidimos colocarnos en posición, para iniciar otra pasada por el blanco. A continuación, nos dimos cuenta de que nos encontrábamos solos y sin orientación con respecto a nuestra posición así que comenzamos otro viraje. Después de unos 325° nos volvimos a reorientar, primero por el reconocimiento de Peter de la vía de entrada y, como resultado de ello, mi identificación del blanco. En aquel momento decidimos que Shellhaus había sido alcanzado, ya que podíamos ver el humo y el polvo. Seguí virando hacia la vía y cuando llegamos decidimos que el trabajo estaba hecho. Observamos daños importantes en la base del edificio y humo y polvo. Más bombas podrían haber puesto innecesariamente en peligro a los daneses dentro de Shellhaus, así que no seguimos. Posteriormente, en el vuelo de vuelta, sentimos una sensación de fracaso o al menos de descontento, ya que todavía teníamos nuestras bombas a bordo".

Mientras tanto, los tres FB VI de la Sección Azul (mandada por el Flt Lt Archie Smith/Flt Sgt E. L. Green con el PZ309), junto con la escolta de los Mustang, habían volado en círculo en la zona para clarificar su posición. Durante su primera vuelta algunos Mosquito estaban demasiado lejos para lanzar sus bombas. Smith rodeó el blanco dos veces más antes de bombardearlo; sus proyectiles impactaron en la parte exterior del ala izquierda, destruyendo un fortín en la esquina del edificio. Los otros dos FB VI (SZ999 –Flg Off Shorty Dawson de la RAAF y Flg Off F. T. Murray–; y RS609 –Flg Off Spike Palmer de la RAAF y Sub-Lt [Subteniente] H. H. Becker, un noruego–) fueron alcanzados por la artillería antiaérea y se vieron obligados a hundirse en el mar. No hubo supervivientes.

La tercera oleada, compuesta de los seis FB VI del Sqn 487 de la RNZAF (Real Fuerza Aérea de Nueva Zelanda), mandados por el Wg Cdr F. H. Denton (con el Flg Off A. J. Coe en el PZ402), tuvo problemas de navegación y se aproximó a la zona del blanco desde el noreste, en dirección completamente errónea. Todos excepto Denton, que localizó Shellhaus pero que vio ya tantos daños que interrumpió su ataque lanzando las bombas al mar, bombardearon por error la zona en torno a la escuela Jeanne d´Arc. El edificio resultó destruido y 86 de los 482 niños que había dentro murieron, con otros 67 heridos; también murieron 16 adultos y 35 resultaron heridos, además de varias personas que murieron en la zona próxima al blanco.

Denton consiguió llevar su FB VI, dañado por la artillería antiaérea, de vuelta a Inglaterra, donde realizó un aterrizaje perfecto sobre la panza del avión, mientras que el Flt Lt Dempsey y el Flt Sgt Paige pilotaron el PZ462 hasta casa (una distancia de 640 km) con un motor, ya que el segundo Merlin había resultado dañado por un único proyectil que alcanzó el sistema del líquido refrigerante. El DZ383 *Q-Query* (el segundo avión de la Unidad de Filmación Fotográfica, pilotado por el estadounidense Flg Off R. E. Bob Kirkpatrick con el Sgt R. Hearne) del Sqn 21 también volvió con dificultades a casa después de recibir un impacto de la artillería antiaérea sobre el blanco en la tercera oleada. Kirkpatrick recuerda cómo:





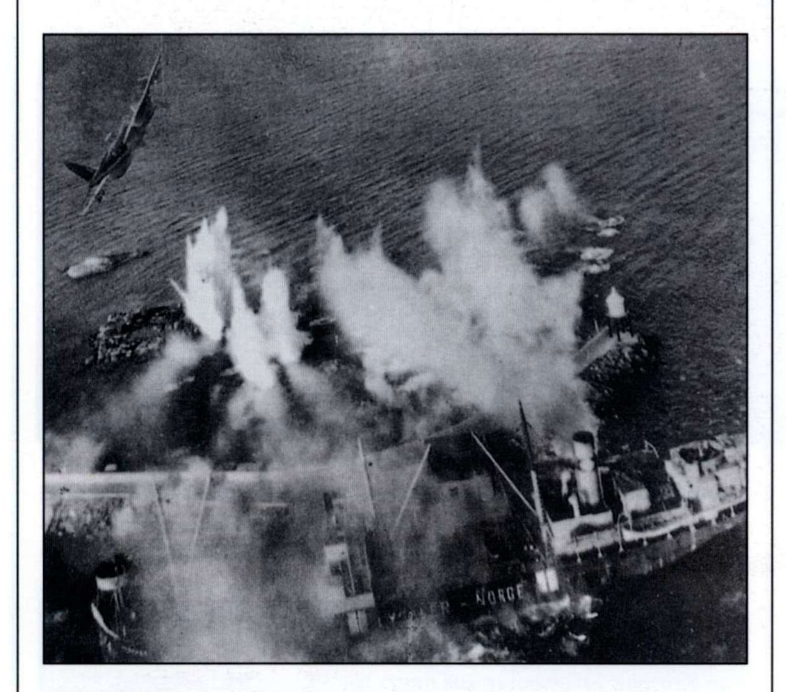
El LA-V y un segundo FB VI del Sqn 235 fueron fotografiados desde un tercer Mosquito en su camino hacia Noruega a su altura habitual de 50 pies por encima de las olas (de día y de noche). El Flt Lt George Lord era el piloto del V, cuya rueda de cola permaneció desplegada durante toda la salida (G. A. B. Lord).

Los armeros cargan el FB VI PZ438 del Sqn 143 con los PC, dotados de ojivas de 11 kg. Cuando realizaban un ataque contra los buques, los pilotos comenzaban normalmente su picado de 45° a unos 2.000 pies, abriendo fuego con las ametralladoras a 1.500-1.000 pies, antes de usar los cañones y, en último lugar, a unos 500 pies, los proyectiles cohetes (PC). El PZ438 pasó a formar parte del Sqn 143 en octubre de 1944 y fue uno de los seis Mosquito que se perdieron el 15 de enero de 1945 en un ataque contra Karmoy-Marstein; fue derribado por los Fw 190 en Leirvik, cerca de Bolmo (Charles E. Brown).

"Según nos aproximábamos a la ciudad pude ver una gran cortina de humo negro justo delante y, al mismo tiempo, algunos *Mossies* (Mosquito) en un viraje cerrado a la izquierda. Nuestras trayectorias convergían. Cuando se dirigieron hacia el humo sólo tuve un segundo para decidir unirme a ellos lo suficientemente cerca como para evitar las bombas con retardo de 11 segundos o arriesgarme en un viraje hacia la derecha con mi parabrisas asqueroso (se había cubierto con espuma de sal allí abajo en el Mar del Norte). Los *Mossies* se pusieron rectos en su trayectoria y yo me pegué a ellos justo cuando abrían las compuertas de las bombas. Abrí la mía y vi las bombas caer justo antes de que entráramos en el humo. Lancé mi carga de bombas, luego entré de lleno en el humo y, después de salir, perdí contacto con los otros Mosquito".

"En las afueras de la ciudad vi a dos *Mossies* aproximadamente a las 3 en dirección norte. Me uní a ellos y pude ver que uno soltaba mucho humo de su motor derecho (NT123; el Mosquito del Flt Lt D.

V. Pattison y del Flt Sgt F. Pygram había sido alcanzado por la artillería antiaérea desde el crucero *Nürnburg,* amarrado en el puerto). El Mosquito de escolta me indicó que me marchara ya que sin ametralladoras no sería más que una carga y su rumbo no era hacia Inglaterra. Viré hacia el oeste justo a tiempo para ver un asentamiento de artillería semienterrado por sacos de arena con dos piezas disparándonos a los tres; sin darnos cuenta nos habíamos acercado a un acuartelamiento importante. La forma más rápida y mejor de evasión era ir directamente hacia el pozo y lanzarse en picado. Abrí las compuertas de las bombas para atraer su atención y desbaratar su puntería. Cuando las compuertas se abrieron los tiradores abandonaron sus armas y se agacharon. Pasamos como una exhalación, volando justo por encima de ellos".



Los buques mercantes fueron atacados por los FB VI del Sqn 143 al acecho en Sandshavn el 23 de marzo de 1945 (Phil Jarrett).

Pattison y Pygram se hundieron en el mar cerca de la isla sueca de Hveen y aunque permanecieron de pie sobre un ala, finalmente se ahogaron; no se recuperó ninguno de los cuerpos. Kirkpatrick concluye:

"En el viaje de vuelta tuvimos una fuga de combustible durante más de una hora. Cuando vimos la costa inglesa y luego una base aérea fui directamente hacia ella. Logré sacar el tren de aterrizaje, pero no funcionaron ni los flaps ni los frenos, así que me deslicé hasta detenerme sobre la hierba junto a la pista. Habíamos encontrado una base de los B-24 (Rackheath), cerca de Norwich. Fuimos escoltados por la Policía Militar hasta la torre de control para explicar nuestra presencia".

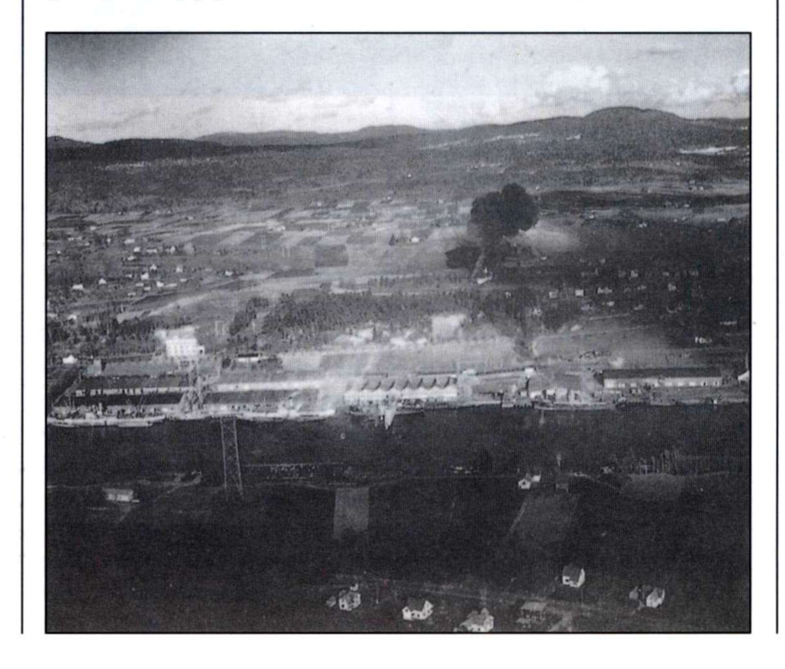
Cuatro Mosquito y dos Mustang no consiguieron regresar, con nueve miembros de las tripulaciones muertos. Los archivos de Shellhaus y de la Gestapo resultaron destruidos y de los 26 prisioneros en el edificio, 18 lograron escapar. Algunos de los que sobrevivieron al ataque

resultaron heridos o muertos cuando saltaron desde la quinta planta hasta el suelo. Si se hubieran lanzado todas las bombas de los FB VI es dudoso que alguien hubiera sobrevivido. Unos 26 nazis, 30 colaboradores daneses y 16 civiles murieron. Después de la guerra se construyó un monumento a la memoria de los niños y adultos muertos y a la Resistencia.

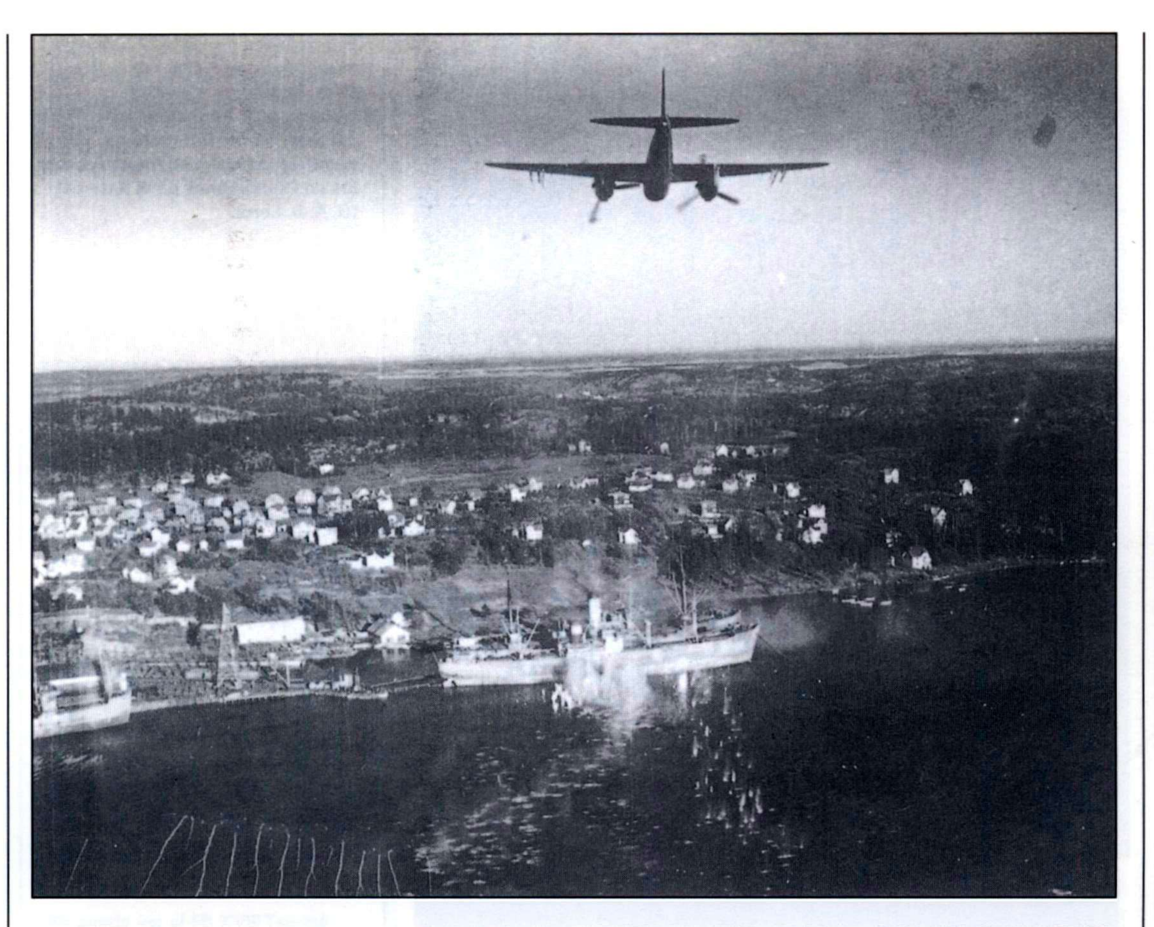
El Ala 140 tuvo que realizar otra incursión precisa a baja altura. El 17 de abril seis FB VI, mandados por Bateson y Sismore, despegaron para un ataque a plena luz del día contra un edificio escolar, en las afueras de Odense, que era utilizado por la Gestapo como Cuartel General. Como era habitual, Basil Embry participó. Los Mosquito destruyeron el edificio y 18 días después Dinamarca fue liberada. A las 08.00 horas del 8 de mayo el alto el fuego entró en vigor y se declaró el Día de la Victoria.

Las Highballs

Durante la II Guerra Mundial los acorazados alemanes, amarrados dentro de los fiordos noruegos, suponían una amenaza potencial para el tráfico marítimo aliado tanto en las aguas nacionales como en el Atlántico Norte. El buque al que la Marina Real temía más era el acorazado *Tirpitz,* que había desafiado las incursiones con bombardeos convencionales que se habían realizado en el intento de hundirlo. Por lo tanto, el 1 de abril de 1943, justo un mes antes del ataque con éxito del Sqn 617 en las presas del Ruhr con las potentes bombas Upkeep, se formó el Sqn 618 dentro del Mando Marítimo de Skitten, cerca de Wick. Creado bajo estricto secreto, el único objetivo de este escuadrón era utilizar las armas Highball del Dr. Barnes Wallis en una serie de ataques con el nombre clave de operación *Servant,* concebidos para hundir tanto el *Tirpitz* como otros acorazados en el mar. Las Highballs pesaban 433 kg (273 de los cuales eran la propia carga explosiva) y presentaban un diámetro de 89 cm (unos 23 cm más



El 30 de marzo de 1945 el OC del Sqn 235, Wg Cdr A. H. Simmonds, mandó 32 FB VI con proyectiles (con otros ocho como escoltas) en un ataque contra cuatro buques mercantes en Borgestad (puerto de Porsgrunn-Skein). La cortina de humo (en el centro) marca el lugar donde el Mosquito del Flt Lt Bill Knowles y del Flt Sgt L. Thomas golpeó un cable eléctrico elevado y chocó. Tres de los buques mercantes resultaron hundidos y el cuarto gravemente dañado, y además también se destruyó un almacén repleto de productos químicos en el muelle de Menstad (Alan Sanderson).



Se puede ver al FB VI HR405/NE-A del Sqn 143 atacando un buque en el puerto de Sandefjord, en Noruega, el 2 de abril de 1945 (Phil Jarrett).

pequeñas que las bombas Upkeep de 5.016 kg, que tenían un peso en la carga de 3.192 kg). El Sqn 618 se equipó con los B Mk IV modificados, y cada avión transportaba dos Highballs que lanzaban a baja altura, imprimiendo un movimiento giratorio que llegaba a las 500 rpm, a una distancia de 1,2 km del blanco.

Utilizando un núcleo de 19 tripulaciones (incluyendo 11 tripulaciones de los Sqn 105 y 139, así como sus aviones), el Sqn 618 pasó gran parte de 1943 aprendiendo a lanzar las Highballs. A pesar de los innumerables vuelos de instrucción, en la víspera del ataque previsto para el 15 de mayo contra el *Tirpitz* sólo seis B Mk IV adecuadamente modificados habían llegado a Skitten, por lo que se abandonó el ataque.

El ala de ataque de Banff

A comienzos de septiembre de 1944, los Sqns 235 y 248 se trasladaron a Escocia para comenzar las operaciones contra el tráfico marítimo enemigo en las proximidades de Noruega, formando el Ala de Ataque de Banff con el Sqn 333 noruego y los Sqns 144 y 404 de la RCAF de Beaufighter. El Ala de Banff realizó su primer ataque el 14 de septiembre, cuando 22 FB VI, 4 Tse-tsé y 19 Beaufighter hundieron un buque de fuego antiaéreo y un buque mercante. El 28 de septiembre se modificaron los Mosquito para transportar ocho proyectiles cohetes (PC) bajo las alas en los portabombas.



El 2 de mayo de 1945, 27 Mosquito, mandados por el Sqn Ldr A. G. Deck, hundieron el U-2359 y dañaron otro submarino. Este FB VI del Sqn 143 fue fotografiado mientras realizaba su ataque contra los dos submarinos en el Kattegat (G. A. B. Lord).

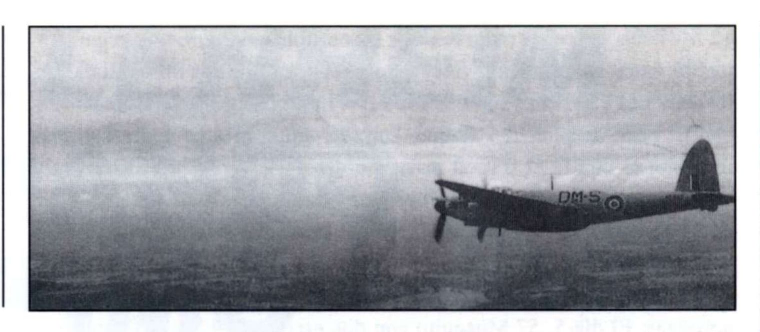


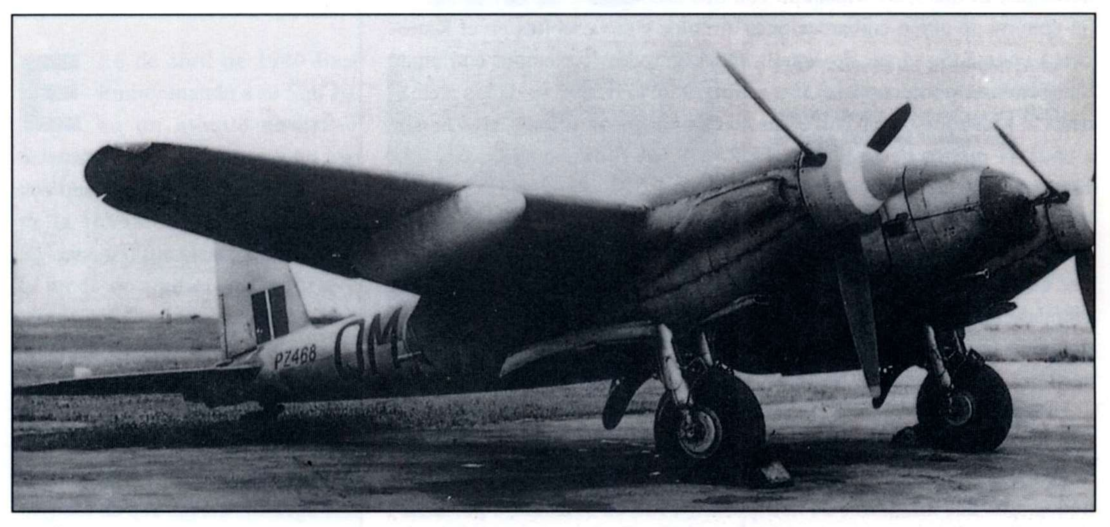
Otra instantánea de la acción en el Kattegat del Sqn 143, el 2 de mayo de 1945, contra dos submarinos; esta fotografía muestra al FB VI NE-L del Sqn 143 realizando una pasada disparando (Alan Sanderson).

Al principio se utilizaron ojivas de 27 kg semiperforantes, pero éstas no conseguían perforar los buques y provocaban pocos daños estructurales. Fueron sustituidas rápidamente por PC adaptados con ojivas de combate sólidas perforantes de 11,4 kg. Normalmente, cuando los Mosquito atacaban a los buques, comenzaban con un picado de 45° desde unos 2.000 pies, abriendo fuego con las ametralladoras a 1.500-1.000 pies, seguidas de los cañones y, en último lugar, de los PC a unos 500 pies. Después de perforar el casco, cada PC abría un hueco de 45 cm en el otro extremo del buque para permitir que entrara el agua del mar, mientras que los restos del motor de cordita ardían dentro del buque, incendiando el combustible y la munición dentro de la embarcación. Los Mosquito utilizaron los PC por vez primera el 26 de octubre.

Los dos escuadrones de Beaufighter se marcharon de Banff el 24 de septiembre para formar el Ala de Dallachy con los Sqns 455 y 489, ocupando su puesto el Sqn 143, que se había trasladado desde North Coates para pasarse del Beaufighter al Mosquito FB VI (esta unidad realizó su primera operación con este nuevo modelo el 7 de noviembre). Seis días más tarde, el Ala de Ataque de Banff y el Ala de Dallachy operaron de forma conjunta por vez primera. La operación más importante hasta entonces tuvo lugar el 21 de noviembre, cuando 33 Mosquito, 42 Beaufighter y 12 Mustang tomaron parte en un ataque contra los bu-

Una rara toma del FB VI DM-S del Sqn 248, visto en vuelo con una gran formación de los Mosquito del Ala de Banff, apenas visibles en el horizonte.





Se puede ver al FB XVIII Tse-tsé PZ468 con el código QM del Sqn 254 en North Coates, en junio de 1945. El 12 de abril el PZ468 había sido uno de los cinco FB XVIII Tse-tsé destacados desde el Sqn 248 a la unidad de Beaufighter en North Coates, donde fueron utilizados fundamentalmente en las proximidades de la costa de Holanda en operaciones contra los submarinos y los submarinos de bolsillo. Dos Tse-tsé localizaron cinco submarinos en la superficie el 18 de abril y cada uno logró uno de ellos antes de que los submarinos realizaran una inmersión rápida. El PZ468 fue retirado del servicio el 25 de noviembre de 1946 y desguazado para piezas de repuesto (Museo de la RAF, GMS).

ques en Aalesund. Ocho días después, el 29 de noviembre, el Flg Off Woodcock se enfrentó a un submarino en un ataque en picado cerca de Lista, disparando ocho proyectiles de 57 mm y consiguiendo dos impactos, mientras que los FB VI también le atacaron con cargas de profundidad y con los cañones.

En diciembre se produjeron varios enfrentamientos con los cazas enemigos, reclamándose siete sólo el día 7 frente a la pérdida de dos FB VI, un Mustang y un Beaufighter. Mientras tanto, se realizaban ataques contra los buques mercantes de Ejdsfjord, Kraakhellesund y el puerto de Leirvik, con la pérdida de cuatro Mosquito. En enero de 1945 el ala lanzó más ataques contra el tráfico marítimo en el puerto de Leirvik, dejando tres embarcaciones ardiendo y una hundida en su amarradero, pero las bajas comenzaron a crecer. Una segunda incursión contra este puerto el 15 de enero costó cinco FB VI, incluido el pilotado por el Wg Cdr *Jean Maurice* (pseudónimo de Max Guedj, DSO, DFC, C de G), OC del Sqn 143. Su formación fue atacada por 30 Fw 190 del III./JG 5, que también perdieron cinco de sus cazas. Después de esta incursión el Sqn 248 fue trasladado a North Coates.

En marzo de 1945 algunos Mosquito del Ala de Banff (que operaban por aquel entonces de forma independiente con respecto a los Beaufighter) habían comenzado a utilizar los dispositivos de lanzamiento en hileras de PC en los Mk IB, que permitían llevar ocho PC y depósitos auxiliares para grandes distancias, de 454,6 o 227,3 litros en las operaciones de mayor alcance. El 7 de marzo, 44 Mosquito, escoltados por

12 Mustang, atacaron ocho lanchas autopropulsadas en el Kattegat (Estrecho entre Dinamarca y Suecia) con el fuego de las ametralladoras, los cañones y los proyectiles; dos FB VI no consiguieron regresar tras chocar poco después del ataque. Durante aquel mes se realizaron más incursiones contra el tráfico marítimo en el Skagerrak y el Kattegat y en los puertos de Porsgrunn-Skein, Aalesund, Dalsfjord y Sandshavn. El 24 de marzo el Sqn 404, de la RCAF, comenzó su conversión de los Beaufighter a los FB VI.

A lo largo de abril el Ala de Ataque de Banff hizo estragos en las aguas noruegas. El día 5, 57 Mosquito con dos escoltas del Sqn 333 atacaron un convoy de cinco embarcaciones a motor y sus escoltas en el Kattegat, a unos 5 km al sur de Anholt. Dejaron todos los buques en llamas hundiéndose; murieron una cifra estimada de unos 900 soldados alemanes. Un Mosquito chocó con el mástil de una embarcación y cayó al mar a unos 41 metros de su blanco. El RS619/LA-F del Sqn 235, pilotado por el Plt Off R. K. Harington y el Flt Sgt A. E. Winwood, fue visto a las 17.50 horas sobre el oeste de Jutlandia perdiendo glicol, lo cual le obligó a realizar un aterrizaje forzoso en el campo. Ésta era la segunda vez que el LA-F había tocado el suelo durante la misión, ya que había rebotado en suelo danés a 280 nudos después de entrar en el rebufo de un avión por delante que evitaba a la artillería antiaérea de las embarcaciones en el puerto de Nyobing Mors, en el oeste de Jutlandia.

La tripulación abandonó el avión por la puerta superior encontrándose con las dos hélices todavía girando y con el glicol todavía que caía de la góndola izquierda; el avión había aterrizado sin los flaps a unos 140 nudos. Los dos miembros de la tripulación fueron rescatados por daneses amigos y, después de muchos avatares, fueron trasladados sanos y salvos a Suecia a finales de mes.

Mientras tanto, el 9 de abril, 34 Mosquito de los Sqn 248, 143 y 235 (mandados por el Sqn Ldr H. H. Gunnis –DFC– del Sqn 248) se encontraron con tres submarinos en la superficie del Kattegat durante su ruta desde Kiel hasta Horten. En la primera acción el U-804 y el U-1065 fueron hundidos mediante una combinación de fuego de cañón y 70 PC, aunque uno de los submarinos se llevó consigo un Mosquito de reconocimiento fotográfico cuando explotó. Poco después, el U-843 fue hundido por el Flg Off A. J. Randell y el Flg Off R. R. Rawlins del Sqn 235 después de repetidos ataques de ametralladoras, cañones y proyectiles.

El 19 de abril, 22 Mosquito del Ala de Ataque de Banff, mandados por el Wg Cdr A. H. Simmonds, hundieron el U-251, y otros dos resultaron dañados, en el Kattegat. Dos días después 42 FB VI de los Sqn 235, 248, 143 y 333 (mandados por el Wg Cdr Foxley-Norris, OC del Sqn 143) derribaron nueve bombarderos torpederos Ju 88A y Ju 188A-3 de la KG 26 a unos 240 km de la costa de Escocia. El día 22, el Sqn 404 *Buffalo* de la RCAF realizó su primera misión con los Mosquito desde Banff, hundiendo un hidroavión Bv 138 en su amarradero.

El 2 de mayo, 27 Mosquito, mandados por el Sqn Ldr A. G. Deck, hundieron el submarino U-2359 en el Kattegat, dañando una segunda embarcación. El 4 de mayo 48 Mosquito de los Sqns 143, 235, 248, 333 y 404 realizaron su último ataque a gran escala de la guerra contra el tráfico marítimo; el Flt Lt Thorburn (DFC) no consiguió regresar.

LOS *BLENHEIM* DEL MANDO MARÍTIMO

El 6 de abril de 1940 Basil Embry mandó a su Sqn 107 en un ataque contra el *Scharnhorst,* el *Gneisenau* y un convoy que se dirigía hacia el norte para la invasión de Noruega; el *Scharnhorst* fue alcanzado, pero las bombas no pudieron perforar el blindaje del acorazado. La invasión alemana de Noruega resultó escasamente afectada y se abrió una nueva campaña para los Blenheim que iba a ser larga, prolongada y extremadamente costosa. Incluso después de que cayera Noruega continuaron los ataques de bombardeo, dirigidos principalmente al bloqueo de la exportación de mineral de hierro noruego a Alemania, la mayoría del cual salía de Noruega vía Narvik. Los escuadrones de Blenheim del Grupo 2 comenzaron a enviar casi de forma inmediata destacamentos rotatorios hasta Lossiemouth para las operaciones en las proximidades de Noruega.



El artillero de un Blenheim posa para la cámara oficial, agachado detrás de su ametralladora VGO. Incluso con una torreta con servomando, una única ametralladora de 8,38 mm era poco más que una cerbatana contra los Bf 109 armados con los cañones de 20 mm (Aerospace Publishing/*Wings of Fame*)

El 16 de julio de 1941 los Sqns 18, 21, 105, 139 y 226 (con la cobertura de dos escuadrones de Spitfire) lanzaron 37 aviones contra los muelles de Rotterdam. La primera oleada estaba compuesta de 12 aviones del Sqn 21 y 6 del Sqn 226, mandada por el Wg Cdr Peter Webster, que consiguió la DSO por su participación en esta incursión. La segunda oleada, mandada por el Wg Cdr A. Partridge, incluía ocho aviones de su Sqn 18, cuatro del 139 y siete del 105, uno de estos últimos actuaba como señalizador para la escolta de caza. Se perdieron tres Blenheim, pero se reclamaron 17 buques destruidos o dañados, y se infligió un daño considerable a la infraestructura de los muelles. Una posterior misión de 17 Blenheim, el 28 de agosto, no obtuvo tan buenos resultados ya que en ella se perdieron siete aviones (además de algunos cazas de escolta) y provocó la famosa nota de Churchill a Portal.

El 19 de agosto se realizó una misión bastante diferente cuando el R3843 del Sqn 18 voló hasta su blanco en el aeródromo alemán de cazas de St Omer, donde lanzó una maleta que contenía una pierna de repuesto para el recientemente capturado Douglas Bader, que había sido derribado diez días antes.



Los Blenheim IVF, nuevamente del Sqn 254, forman un esmerado escalón hacia la derecha para la cámara. Los aviones llevan los colores habituales de los bombarderos diurnos, aunque algunos Blenheim del Mando Marítimo recibieron en última instancia una cantidad adicional de gris mar oscuro y gris pizarra oscuro en las superficies superiores (Aerospace Publishing/*Wings of Fame*).

El 27 de diciembre de 1941, 13 Blenheim seleccionados del Sqn 114 y 6 del Sqn 110 realizaron un osado ataque contra el campo de aviación de la Luftwaffe en Herdla, en Noruega, para evitar interferencias en una incursión mixta (comando) contra Vaagso. La misión era mandada por el OC del Sqn 114, Wg Cdr Pollard, con su navegante, el Flt Lt Brancker. Debía sincronizarse a la milésima de segundo y los Blenheim tenían que atacar las pistas de madera del campo de aviación a un minuto del mediodía, después de un vuelo sobre el agua de 480 km a muy bajo nivel. Un Bf 109 fue capaz de comenzar su carrera de despegue durante el ataque, pero cayó en el cráter de una bomba. Se perdieron cinco aviones, pero la misión fue un notable éxito. Los Blenheim del Sqn 404 proporcionaron la cobertura de caza a larga distancia y montaron un ataque de diversión.

Dentro del Mando Marítimo los Blenheim realizaron una amplia gama de misiones, dependiendo éstas de donde tuviesen las bases las unidades. Quizá la primera responsabilidad fundamental era la de proteger la flota de pesca del Mar del Norte. Aunque los cuatro escuadrones de Blenheim comenzaron todos sus operaciones desde los campos de aviación ingleses, dos unidades (248 y 254) fueron rápidamente trasladadas a Escocia y comenzaron a realizar misiones defensivas cerca de la costa escocesa, para luego empezar a montar rápidamente misiones fotográficas y de reconocimiento y, posteriormente, misiones de caza libre hasta la costa noruega, especialmente en torno a Trondheim.

Incluso antes de trasladarse a Escocia, el Sqn 254 ya había entrado en combate. Mientras realizaba una salida de protección pesquera el 9 de marzo dos tripulaciones se enfrentaron a un He 111, aunque desgraciadamente el avión enemigo le rompió el larguero de un ala al L8766, alcanzó al L8841 y luego escapó. Al día siguiente resultó dañado otro avión del escuadrón, esta vez por el fuego de los buques a los que escoltaba.

La campaña contra los alemanes en Noruega continuó incluso cuando los carros de combate de la Wehrmacht pusieron en marcha sus motores antes de la *Blitzkrieg* en el oeste. El 9 de mayo el Sqn 254 escoltó a los Skua de la FAA cuando bombardearon Bergen, hundiendo dos buques enemigos. Tres días más tarde dos aviones de este escuadrón repelieron a unos 17 bombarderos enemigos que intentaban desorganizar a los buques portaminas británicos que operaban cerca de Flushing. Desde el 13 de mayo, esta unidad comenzó a cubrir la evacuación de La Haya, encomendándosele operaciones cerca de la costa holandesa. El Flt Lt Pennington-Leigh hizo buen uso de su grupo de cuatro ametralladoras el 18 de mayo al derribar una pareja de Bf 110.

Cuando quedó claro que la Batalla de Francia se estaba aproximando a su final, la amenaza de una invasión de Gran Bretaña se hizo más real. Consiguientemente, se trasladó a dos unidades de Blenheim del Mando Marítimo al Mando de Caza para las patrullas contra la invasión. El Sqn 248 se trasladó desde la Isla de Thorney hasta Montrose y Dyce el 22 de mayo, mientras que el 236 salió de Speke hacia Filton.

La actividad en las proximidades de Noruega siguió siendo intensa, aunque la atención se había trasladado, como era natural, hacia el sur. El Sqn 235 (por aquel entonces en Detling) participó muy activamente en la evacuación de Dunquerque, trasladándose hasta la Isla de Thorney para la cobertura de la retirada desde los puertos más occidentales de Francia. Mientras tanto, el 20 de junio fue un buen día cerca de Noruega para el Sqn 254 ya que tres de los aviones de esta unidad atacaron un submarino y derribaron un He 115.

Los dos escuadrones que perdió el Mando Marítimo volvieron al redil el 26 de junio y el 4 de julio. Quizá esto fuera lo mejor ya que el desgaste estaba aumentando de forma constante. Seis aviones del Sqn 235 fueron atacados por, al menos, una Staffel de Bf 109 el 27 de junio cuando desarrollaban una operación de búsqueda y rescate y sólo dos volvieron a la base. El 6 de julio la vulnerabilidad de los Blenheim en el espacio aéreo noruego quedó nuevamente demostrada (para los que no se hubieran dado cuenta de lo que estaba ocurriendo en Francia y en el canal) cuando dos de ellos cayeron ante los Bf 110 cuando escoltaban al *HMS Coventry* y al *HMS Southampton* a 80 km de Stavanger.

A lo largo de septiembre el Sqn 248 organizó una serie de ataques contra el tráfico marítimo en las proximidades de la costa noruega, bombardeando dos embarcaciones y realizando también patrullas contra la invasión en torno a la costa escocesa. La unidad perdió un avión en octubre junto con su tripulación, mientras que el mes anterior un Blenheim había tenido que hundirse en el agua después de quedarse sin combustible; se salvó el avión y se rescató a la tripulación.

LA FAP (FUERZA AÉREA POLACA) DEMUESTRA SU VALÍA

Los Mustang del Ala 133 realizaron una contribución fundamental a la efectividad del sector polaco de la 2ª Fuerza Aérea Táctica.

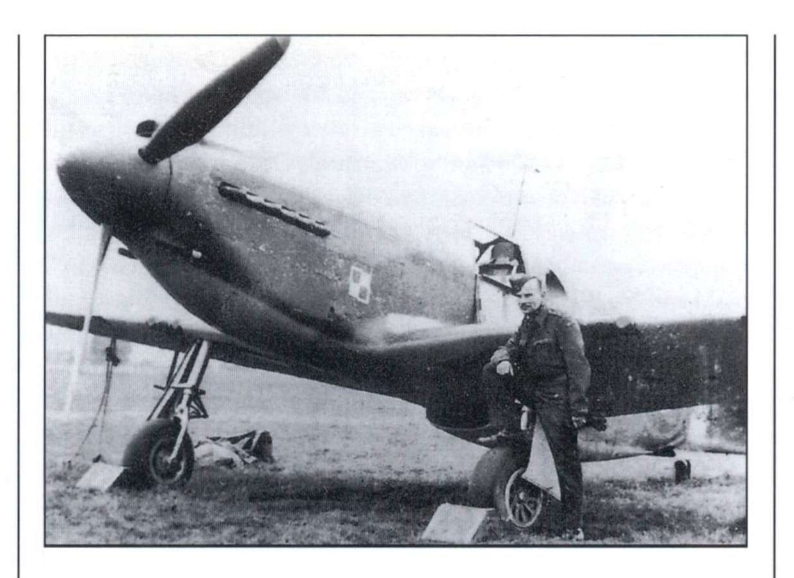
Julio supuso un alto en las patrullas de ataque ya que al Ala 133 se le asignaron misiones contra los proyectiles dirigidos (V1). Incluso entonces, Dziubek Horbaczewski le proporcionó a su escuadrón la oportunidad de un derribo en alguna misión ocasional en Normandía o... Noruega.

Este último destino para una unidad con base en el sureste de Inglaterra merece una explicación. Ya en 1942, el piloto del Mustang I Flt Lt Lewkowicz del Escuadrón nº 309 (que casualmente nunca consiguió un derribo propio) calculó que su avión podría llegar a Noruega y volver con una reserva de combustible razonable. Aunque tenía una carrera en ingeniería aeronáutica y había desarrollado sus cálculos meticulosamente, el informe de Lewkowicz sobre su descubrimiento no consiguió pasar la máquina burocrática. Por lo tanto, el 27 de septiembre de 1942 despegó en un vuelo de observación meteorológica y puso rumbo a través del Mar del Norte. Después de atacar objetivos no previstos cerca de Stavanger, regresó a buen puerto. Esta salida le valió una reprimenda por constituir una acción no autorizada, pero empujó a la RAF a iniciar misiones con los Mustang a través del Mar del Norte.

Volviendo a 1944, el 30 de julio el Sqn 315 realizó una misión de este tipo hasta Noruega, durante la cual el Flt Lt Cwynar se convirtió en as. Más tarde recordaría cómo:

"Cuando nos aproximamos a Wash la situación climatológica comenzó a empeorar con un sistema frontal cálido y lluvioso que se acercaba desde el oeste. Rápidamente localizamos a los Beaufighter canadienses, en formación cerrada, bastante abajo, sobre la cubierta para evitar la detección del radar. El tiempo empeoró rápidamente según nos acercamos a los Beaufighter; establecimos una formación cerrada en torno a los canadienses, cuyo jefe mantenía una trayectoria constante mientras se arrimaba a las olas".

"Después de dos horas de concentración total, de repente fue como si hubiéramos pasado a través de una cortina o sobre un acantilado.



El Flt Lt Janusz Lewkowicz posa junto al Mustang I (AG648) con el que realizó ilegalmente su misión de largo alcance con éxito hasta Noruega en 1942, lo cual allanó el camino para que muchos ases cazaran en los cielos escandinavos en los años posteriores (Gronostaj).



Los pilotos del Sqn 315 posan en Brenzett después de la misión en Noruega del 30 de julio de 1944 en la que los cinco reclamaron siete cazas alemanes derribados. Se trata, de izquierda a derecha, del Plt Off Swistun, el Sqn Ldr Horbaczewski, el Flg Off Nowosielski, el Flt Lt Cwynar, el Flt Sgt Jankowski y el Flt Sgt Bedkowski. Destaca que Horbaczewski lleva un chaleco salvavidas de estilo estadounidense en lugar del más voluminoso modelo de la RAF que llevan puesto los demás. Probablemente lo adquirió en la fiesta celebrada por el 4 FG (Grupo de Caza) de la Octava Fuerza Aérea en Debden en abril de 1944; su compañero polaco Maj Sobanski volaba con el 4 FG en aquel periodo (Bargielowski).

Hubo una transformación completa. Habíamos superado el borde oriental del sistema frontal. El sol estaba detrás de nosotros (una útil ventaja táctica) y delante teníamos una bonita vista panorámica de la costa noruega".

"A los pocos minutos uno de los compañeros de Horbaczewski localizó a los cazas alemanes aproximándose a través de la entrada de un fiordo y dirigiéndose hacia los Beaufighter. Había dos grupos de cuatro Bf 109 y realizaron, de forma relajada si no negligente, un viraje hacia la izquierda para colocarse en posición y atacar a los canadienses. Lanzando al mar nuestros depósitos de combustible de las alas, atacamos. Horbaczewski fue el primero, al atacar al grupo interior mientras que yo me enfrenté al grupo exterior".

"Al lanzarme en picado para luego ascender en un viraje hacia la izquierda me había enfrentado al jefe del grupo. Por la forma en que cortaba el aire, con los bordes de las alas de su Messerschmitt dejando estelas de condensación, me di cuenta de que era un experto. Aceleró a tope y yo también. Con el depósito de combustible del



Se puede ver al Sqn Ldr Dziubek Horbaczewski a punto de firmar la lista de comprobación del mantenimiento de su avión antes de arrancar el FB166. Destacan las bandas horizontales negras y amarillas en la parte interior del borde de ataque del flap, que servían como indicador de deflección del flap. Los pilotos del Sqn 315 desarrollaron la técnica de desplegar los flaps 10° para aumentar la maniobrabilidad a poca velocidad (Bargielowski).

fuselaje lleno y con la estabilidad lateral adversa del Mustang no había mucho margen para una maniobra imaginativa, así que tuve realizar un viraje suave y constante. Con unos cuantos cientos de revoluciones todavía en reserva continué pacientemente. Después de un viraje de más de 360° nos encontramos en una situación de igualdad. Entonces bajé los flaps 10° y fui cogiéndole. Mi plexo solar dejó de agitarse cuando estuve seguro de alcanzar su cola, pensando todo el tiempo: 'Acelera suavemente. Consigue esa reserva adicional del mando de gases'. Le cogí en el anillo iluminado de mi mira, me coloqué directamente en su línea de vuelo, un diámetro...dos...tres diámetros de deflección y luego presioné el botón de disparo. Durante una milésima de segundo no pasó nada, luego vi las balas abrir agujeros, primero en la sección de cola y luego en el fuselaje, en el capot, en las alas...".

Durante este combate seis Mustang derribaron ocho cazas alemanes. Las salidas hacia la costa noruega continuaron hasta 1945; de hecho, en una de estas misiones, el 7 de diciembre, el Sgt Bargielowski reclamó su quinto derribo.

LA OPERACIÓN *LEADER*

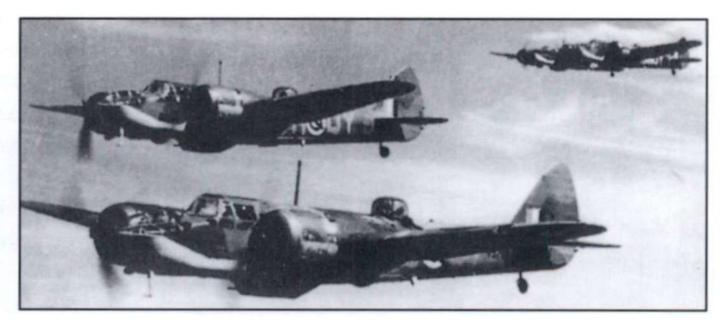
En comparación con la guerra del Pacífico, la contribución del F4F al teatro de operaciones europeo fue casi minúscula. Aparte de los escuadrones mixtos antisubmarinos embarcados en los portaaviones de escolta (CVE), los Wildcat de la Marina de EE UU participaron en sólo dos acciones importantes contra las potencias europeas del Eje. La primera de éstas fue también la más amplia: la Operación *Torch,* la invasión del Marruecos francés en noviembre de 1942.

Casi un año después de la Operación *Torch,* la Flota de Defensa Nacional británica apoyó un ataque contra el tráfico marítimo en Bodø, Noruega. La fuerza principal de la Operación *Leader* fue el Ranger con su Grupo Aéreo Cuatro. Debido a que el teatro de operaciones del Pacífico tenía prioridad sobre la producción de los F6F-3 Hellcat, el VF-4 (escuadrón de Caza de la Marina de los EE.UU.) todavía utilizaba los F4F-4. Sin embargo, el Lt Cdr Charles L. Moore disponía de nada menos que 27 Wildcat, tanto para la escolta de ataque como para la Fuerza de las Patrullas de Combate Aéreo, cuando el Ranger lanzó su grupo aéreo al norte del Círculo Polar Ártico el 4 de octubre de 1943.

Se lanzaron dos ataques durante la mañana, ambos escoltados por los Wildcat. La función principal de los F4F era la eliminación de la artillería antiaérea ya que ningún avión alemán se enfrentó a esta misión. Los aviones del Lt Cdr Moore recibieron impactos y aunque se perdieron dos SBD y un TBF, se hundieron con éxito siete buques controlados por el Eje.

Aquella tarde la agrupación táctica se retiró hacia el oeste, todavía dentro del radio de acción de los aviones con base en tierra. El jefe de caza del Ranger controlaba dos divisiones de F4F y estableció contacto por radar con el Lt B. N. Mayhew. Mayhew y el Ens (Alférez) D. S. Laird hicieron un buen trabajo con los Junkers Ju 88 merodeadores, que se estrellaron a 35 km del portaaviones. Unos minutos después un Heinkel He 115 llegó algo más cerca, antes de encontrarse con la unidad del Lt E. F. Craig, en la que nuevamente estaban Mayhew y Laird; el hidroavión se hundió a 20 km del Ranger. Un Wildcat se estrelló al aterrizar y cayó por un lateral, pero se salvó al piloto.

Este combate fue el primer éxito de la Marina de EE UU contra la Luftwaffe. Es más, Diz Laird consiguió posteriormente cinco aviones japoneses, convirtiéndose en el único as de la Marina que logró derribos contra las dos principales potencias del Eje. La última reclamación de los F4F contra Alemania fue un bombardero Dornier Do 217D, dañado por un avión VC-6 cerca del Core (CVE-13), a casi 800 km al suroeste de Brest, el 22 de diciembre.



Los escuadrones del Mando Marítimo con base local mantuvieron realmente los Blenheim IV durante más tiempo que los Beaufort, que eran de hecho Blenheim mejorados para satisfacer las necesidades específicas del Mando. Estos aviones prestaron sus servicios en el Sqn 254 *(vía Aeroplane).*

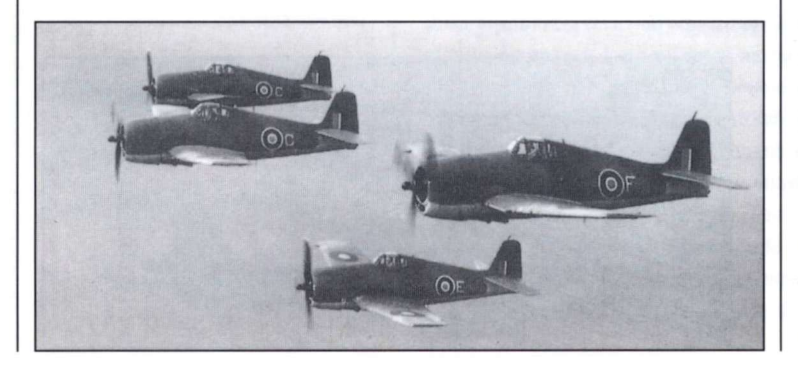
LOS *HELLCAT* DE LA AVIACIÓN DE LA FLOTA

En el servicio británico los Hellcat tuvieron pocas oportunidades para el combate aéreo. Sin embargo, dado que la FAA sólo registró 455 victorias aéreas en seis años de guerra, la contribución de los F6F con 52 derribos no es menospreciable. De hecho, los cazas de fabricación estadounidense consiguieron más de un tercio del total, si se incluyen los 67 de los Martlet/Wildcat y los 52,5 de los Corsair.

Originalmente, la Marina Real llamó al F6F *Gannet* (alcatraz), por el gran pájaro marino que se encontraba en las aguas del norte. El nuevo Grumman era muy necesario por varias razones políticas y económicas. Gran Bretaña no consiguió poner en servicio un caza monoplaza local satisfactorio para los portaaviones durante la guerra. Sin duda, el Seafire Mk III era incuestionablemente el mejor caza naval a bajo nivel que los aliados fabricaron, pero le faltaba el radio de acción, la capacidad ofensiva y, lo que es más importante, la adecuación para los portaaviones de los robustos modelos estadounidenses.

La Marina Real adquirió, desde el verano de 1943, los primeros 1.263 F6F-3 y -5, denominados Gannet Mk I y II, respectivamente. Esta denominación poco utilizada se volvió a cambiar por *Hellcat* en marzo de 1944, momento en el que también estuvieron disponibles los cazas nocturnos F6F-5N.

Volando desde el portaaviones ligero HMS *Emperor*, el Sqn 800 introdujo el F6F en combate con los colores británicos en diciembre de 1943. La ocasión fue una serie de patrullas contra el tráfico marítimo a lo largo de la costa escandinava y, posteriormente, a los Gannet se les encomendó la cobertura superior de varios ataques importantes contra el acorazado alemán *Tirpitz* durante la primavera y el verano siguientes.



Un cuarteto de Gannet I, llegados recientemente, (posteriormente renombrados como Hellcat para evitar confusiones con los aliados estadounidenses de Gran Bretaña) del Sqn 800 patrullan sobre el Mar de Irlanda durante una salida de instrucción desde Eglinton, en septiembre de 1943. Los Hellcat de la FAA mantuvieron este diseño pardo en gris mar oscuro/gris mar extra oscuro durante todo su periodo de servicio con la Flota de Defensa Nacional (Charles E. Brown).



El JV145 del Sqn 804, que lleva su número de serie de tres cifras toscamente marcado sobre el capot, ha sido cuidadosamente colocado para su lanzamiento desde el *Emperor* durante los ataques contra el *Tirpitz*. Este tipo de distintivos de reconocimiento rápido también se pudo observar en algunos F6F-3 en el Pacífico durante 1943-1944, a menudo aplicados para vuelos de transporte entre las bases terrestres y las agrupaciones tácticas de los portaaviones (Stanley Orr).

A lo largo de todas estas operaciones, el único combate aéreo importante en el que participaron los F6F de la FAA tuvo lugar el 8 de mayo de 1944, cuando los Hellcat del *Emperor* se enfrentaron a un pequeño grupo de Fw 190 y Bf 109G de la JG 5 sobre Noruega. A pesar de la superior velocidad de los cazas de la Luftwaffe (30 nudos o más), se reclamaron como derribos dos Messerschmitt y un Focke-Wulf; este último cayó ante el veterano piloto de caza Lt Blyth Ritchie. Este escocés había llegado al escuadrón a finales de 1941 y se le habían reconocido 3,5 victorias con los Sea Hurricane I y IIC en 1942.

El día 14, Ritchie cogió a un torpe hidroavión Heinkel He 115 saltando sobre las olas a lo largo de la costa noruega y lo derribó rápidamente, luego se unió al veterano as Lt Cdr Stanley G. Orr, CO del Sqn 804, para derribar otro; estos derribos convirtieron en as al escocés, con su registro situado en cinco derribos, dos derribos compartidos, uno dañado y uno dañado compartido. Desgraciadamente, Ritchie murió en un accidente operativo poco después de alcanzar este hito.

PERFIL DE UN PILOTO

Commander Stanley Orr (DSC con dos barras, AFC)

Stanley Orr, al igual que Blyth Ritchie, también era as, aunque él había alcanzado esta condición ya en noviembre de 1940, pilotando los voluminosos Fairey Fulmar I con el Sqn 806 en el Mediterráneo, a bordo del HMS *Illustrious.* Cuando su portaaviones resultó gravemente dañado por los bombarderos de vuelo en picado alemanes, el 10 de enero de 1941, el escuadrón de Orr fue destinado a tierra en Malta, convirtiéndose en uno de los defensores originales de la isla. Combatiendo en batallas campales contra un número abrumadoramente superior de cazas y bombarderos alemanes e italianos, el registro de este *sub-lieutenant* había subido hasta los seis derribos y los cuatro dañados en el momento en que regresó al Reino Unido a finales de 1941.

Después de un periodo como instructor, fue enviado a Estados Unidos en agosto para asumir el mando del Sqn 896, que se estaba actualizando con los Martlet. Embarcado a bordo del *Victorious,* este escuadrón navegó hacia el Pacífico en marzo de 1943, pero Orr fue atacado por la poliomielitis, siendo enviado de vuelta al Reino Unido. Se recuperó completamente y, en agosto del mismo año, fue enviado a la RNAS (Base Aérea de la Marina Real) de Eglinton, en Irlanda del Norte, para hacerse cargo del Sqn 804, que estaba en el proceso de intercambio de sus veteranos Sea Hurricane IIC por los primeros Hellcat I de la FAA (por entonces llamados Gannet). Las experiencias del

Cdr Orr con el gran Grumman, detalladas en la siguiente entrevista realizada especialmente para este volumen por el editor de la serie, Tony Holmes, en octubre de 1995, muestran la parte británica de la historia del F6F:

"El Hellcat era sin duda el mejor y más popular caza de la Marina de aquel periodo. No sufría ninguno de los problemas de visibilidad y de entrada en pérdida del Corsair, siendo un avión sencillo tanto en el vuelo como en el aterrizaje en las cubiertas. Otorgaba a sus pilotos una confianza inmensa, lo cual era algo importante en aquellos días en los que ya tenías las manos totalmente ocupadas enfrentándote al enemigo. De hecho, era una plataforma tan sencilla de pilotar que después de las incursiones contra el *Tirpitz* recomendamos que se instalaran portabombas en los aviones. Esta modificación se realizó casi inmediatamente, lo que nos permitió atacar blancos sobre el terreno cuando no teníamos que realizar la cobertura de caza para nuestros Barracuda y Avenger".

"De hecho, tras la marcha de los grandes portaaviones de la flota después de los importantes ataques de Tungsten, Mascot y Goodwood en abril, julio y agosto de 1944 respectivamente, la campaña noruega quedó para los pequeños portaaviones de escolta, cuyo principal avión de ataque era el Hellcat".

"Aparte de sus maravillosos atributos aéreos, el Hellcat también presentaba un envidiable récord de fiabilidad. Raramente quedaba fuera de servicio, lo cual era crucialmente importante ya que los escuadrones de los portaaviones de escolta sólo disponían habitualmente de ocho a diez Hellcat como fuerza en un momento dado; un 50% de inhabilitación para el servicio podía afectar realmente a la efectividad de las misiones".

"Sin embargo, esta inhabilitación para el servicio fue uno de los primeros problemas con los que me encontré en mi nuevo escuadrón en Eglinton cuando llegué en agosto de 1943. Los nuevos y flamantes Hellcat I de la unidad acababan de llegar de Estados Unidos en barco y habían sido enviados por delante del buque que llevaba sus piezas de repuesto. A pesar de este bastante desafortunado estado de cosas, continuamos con nuestra adaptación al caza, pero lo primero que pasó fue que las llantas de las ruedas de cola comenzaron a desgastarse rápidamente y a reventar debido a nuestro intensivo programa de práctica de aterrizajes en cubiertas".

"El escuadrón estaba a punto de quedarse permanentemente en tierra cuando se nos ocurrió la idea de laminar tiras de goma de neumáticos viejos de camiones en un disco sólido de 30 centímetros que luego colocábamos en las ruedas de cola, para gran disgusto del personal de ingenieros de la FAA. Dos meses después de que llegaran nuestros Hellcat aparecieron las cajas embaladas con las muy ansiadas piezas de repuesto".

"Finalizamos la cualificación para los portaaviones a bordo del *Ravager* en octubre de 1943 y luego fuimos destinados al Ala de Caza Naval 7. En diciembre realizamos una patrulla con un convoy hasta Estados Unidos a bordo del HMS *Emperor* y utilizamos este viaje tanto para familiarizarnos concienzudamente con los cazas en los portaaviones como para abastecernos de piezas de repuesto a nuestra llegada a la base naval de Norfolk en Virginia, en Año Nuevo".

"Una vez que volvimos al Reino Unido continuamos nuestra instrucción con el nuevo caza, tanto en tierra como en el mar, antes de dirigirnos hacia el norte a Hatston, en las Islas Orcadas, donde operamos como ala con otros escuadrones de Barracuda y Avenger, preparando los ataques de Tungsten

contra el *Tirpitz*. Cuando llegó el momento de que se realizara propiamente la misión, el 3 de abril de 1944, habíamos practicado esta salida tan concienzudamente que todo salió a la perfección".

"El Hellcat demostró ser una excelente plataforma de tiro durante aquella misión y yo anoté en mi informe de combate al capitán del *Emperor* el 5 de abril que 'si hubiéramos llevado bombas, el Hellcat se habría desenvuelto bien en esa función; posiblemente habríamos contribuido a los daños del *Tirpitz*".

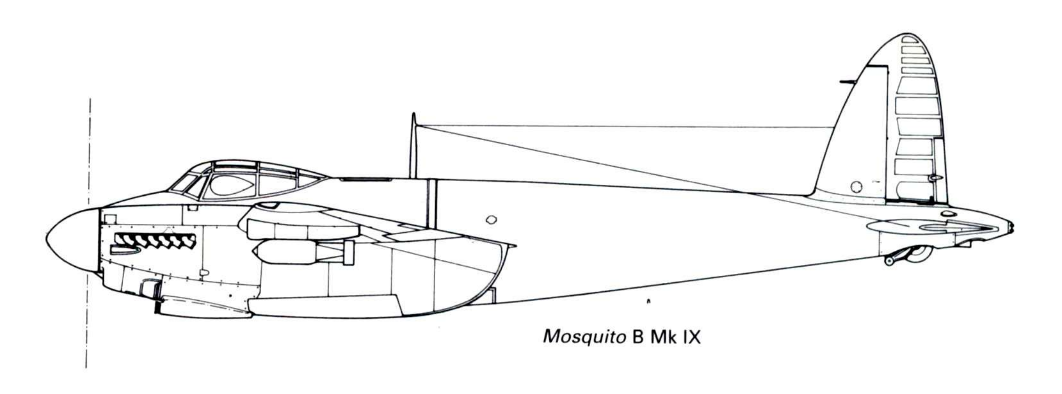
"Aproximadamente un mes después nos dirigimos de nuevo hacia las aguas noruegas en busca de más blancos de oportunidad y, el 9 de mayo, realizamos la operación *Hoop Dog* en la búsqueda de un convoy cerca de la Isla de Gossen. Yo mandaba ocho Hellcat y un número similar de Wildcat V del Sqn 898 del *Searcher*. Peinamos la zona durante un breve espacio de tiempo, pero pronto nos dimos cuenta de que no había buques que encontrar, así que nos dirigimos hacia el sur. Al pasar por la Isla de Fjortoft localizamos dos hidroaviones BV 138 de la Luftwaffe despegando, así que ordené a la Escuadrilla Negra (formada por los Wildcat del Sqn 898) que atacara y los dos aviones fueron rápidamente eliminados; llevábamos bombas en nuestros Hellcat y pensé que no tenía sentido enfrentarnos al enemigo con esta configuración cuando teníamos los Wildcat V volando como escoltas de caza".

"El 14 de mayo los dos escuadrones de Hellcat lanzaron cada uno nueve aviones como parte del Potluck Able, un ataque contra el tráfico marítimo enemigo cerca de Rorvik. Ocho de los Hellcat fueron configurados como bombarderos y un número similar como cazas, mientras que los dos aviones restantes realizaron un reconocimiento armado de la zona del blanco cinco minutos antes que la fuerza de ataque. Mientras dirigía la formación en una ascensión hasta 5.000 pies, después de una recalada cerca de la Isla de Vikten, los pilotos de reconocimiento informaron sobre el avistamiento de varios buques grandes cerca de Rorvik".

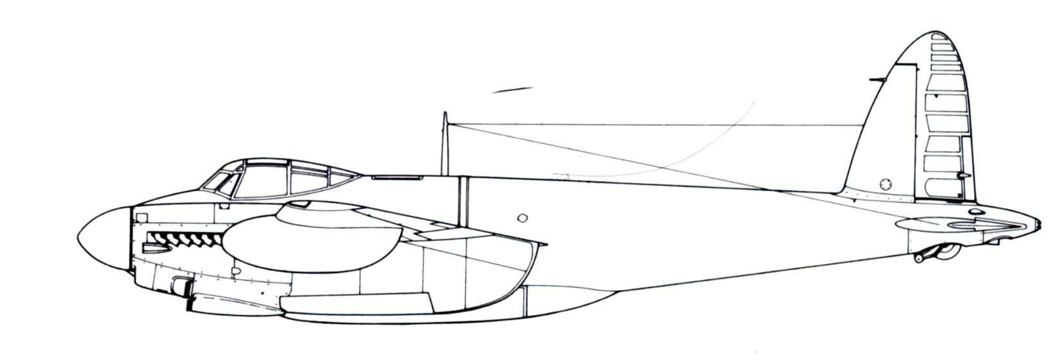
"Barrimos la zona del objetivo de sur a norte y, mientras los cazas Hellcat atacaban las baterías antiaéreas del puerto, yo mandé los aviones del Sqn 804 agrupados para el bombardeo contra dos buques al norte de Rorvik, mientras que los aparatos del Sqn 800, configurados de forma similar, atacaron dos embarcaciones al sur".

"Mientras todo esto ocurría, la escuadrilla de cuatro cazas Hellcat del Sqn 800 había avistado cinco hidroaviones He 115, cuyos pilotos rápidamente se dieron cuenta de las pocas posibilidades que tenían frente a los Grumman merodeadores e intentaron posarse en el agua. En la primera pasada fueron derribados dos Heinkel (uno cayó ante las ametralladoras del jefe de la escuadrilla Blanca, Lt Blyth Ritchie) y el resto realizó apresurados aterrizajes cerca de Rorvik. Tras haber bombardeado con éxito nuestros blancos, mandé a la Escuadrilla Roja a combatir contra los Heinkel y creo que realicé una pasada sobre el He 115 de Ritchie justo antes de que se estrellara".

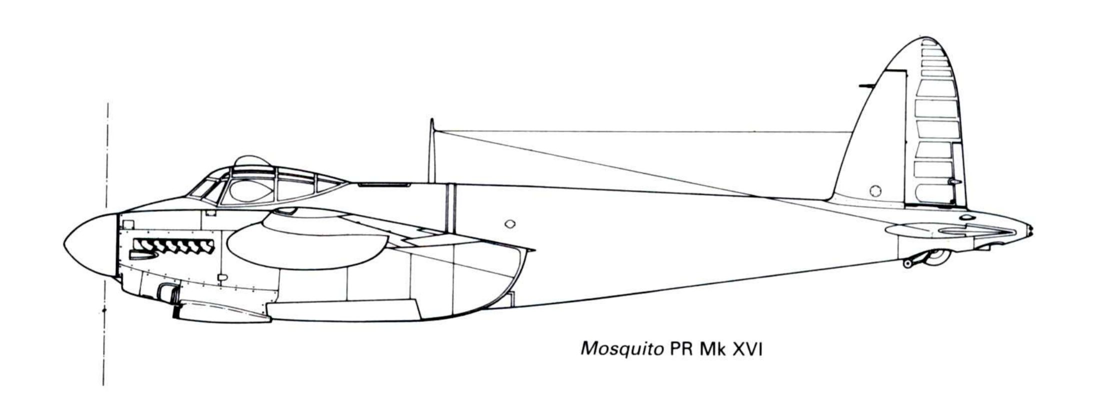
"En el momento en que disminuimos nuestra velocidad y viramos para atacarlos de nuevo, los tres hidroaviones restantes estaban hundiéndose y saliendo del agua como presas fáciles. Dado que la escuadrilla Blanca había agotado su munición después de atacar a los He 115 restantes y éramos nosotros los que teníamos que terminar con ellos, yo compartí el hundimiento de uno y, posteriormente, incendié otro. Un avión del Sqn 800, pilotado por el Sub-Lt Hollway, fue alcanzado por el fuego defensivo de uno de los He 115 y el piloto tuvo que saltar en paracaídas en el viaje de regreso hacia el *Emperor*. Desgraciadamente, nunca fue encontrado".



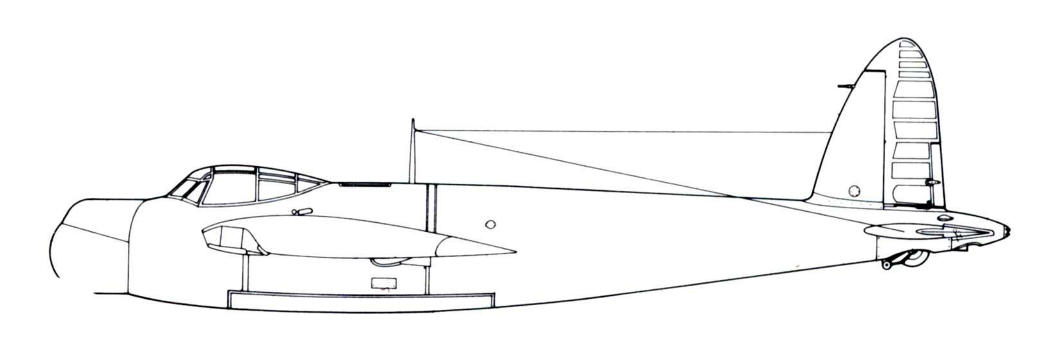
Mosquito B Mk IX



Mosquito B Mk XVI



Mosquito PR Mk XVI



Mosquito B Mk XVI

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Los países escandinavos no tenían importancia territorial, pero estratégicamente eran vitales. Los alemanes dependían en gran parte del hierro sueco para alimentar su maquinaria de guerra, por lo que era inevitable la ocupación de Dinamarca y Noruega. Esto no resultó ser una tarea fácil, ya que sufrieron los ataques de los *Mosquito* y *Blenheim* del Mando Costero de la RAF. En 1943 los *Mosquito* y los *Mustang* realizaron algunos de los ataques más arriesgados de la guerra, incluyendo la destrucción del cuartel general de la Gestapo en Aarhus y Copenhague.

